

**Møte med ledelsen i  
NSB Gjøvikbanen AS**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 23-11**

**Møte med ledelsen i NSB Gjøvikbanen AS  
TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 23-11  
**Arkivkode:** 11/1222 FELLES 62  
**Møtedato:** 7.12.2011  
**Foretak:** NSB Gjøvikbanen AS

---

**Rapportens innhold:**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB Gjøvikbanen AS og Statens jernbanetilsyn 7.12.2011. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 16.1.2012

Sign.: 

Katherine Hui  
Overingeniør

**Godkjent dato:** 16.1.2012

Sign.: 

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## Innhold

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1.  | Innledning.....   | 4  |
| 2.  | Saker fra forrige møte .....                            | 4  |
| 3.  | Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold..... | 4  |
| 4.  | Organisasjonsendringer .....                            | 6  |
| 5.  | Interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse.....      | 6  |
| 6.  | NSBGs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet.....        | 6  |
| 7.  | SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot NSBG .....        | 7  |
| 8.  | Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år .....     | 7  |
| 9.  | Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid.....          | 7  |
| 10. | Eventuelt .....   | 8  |
| 11. | Oppsummering og oppfølgingspunkter .....                | 8  |
|     | Vedlegg 1: Agenda .....                                 | 10 |
|     | Vedlegg 2: Deltakeroversikt .....                       | 11 |

## 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 ledelsesmøtene er å opprettholde dialogen med NSB Gjøvikbanen AS (NSBG) 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. Oppfølgingspunktene som er listet opp i kapittel 11, er ikke formelle pålegg eller avvik, men vil fungere som grunnlag for videre dialog og tilsyn med NSBG.

Følgende forkortelser er benyttet:

|       |   |   |
|-------|---|---|
| SJT   | - | Statens jernbanetilsyn                        |
| NSBG  | - | NSB Gjøvikbanen AS                            |
| PASS  | - | Uregelmessige passering av restriktivt signal |
| DROPS | - | Driftsoperativt senter                        |

## 2. Saker fra forrige møte

Det var ingen saker til oppfølging fra forrige ledelsesmøte.

## 3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

### Måloppnåelse

NSBG presenterte resultater for 2011 og planer for 2012:

NSBG innledet med å presentere målstyringen generelt. Sikkerhetsmål, forretningsmål, og operative driftsmål er styringsindikatorer og må ses i sammenheng med hverandre. Målene utleder aktivitetene. Oppfølgingen av målene danner grunnlaget for månedssrapporter. Rapportene blir presentert i styremøter og ledelsens gjennomgåelse. Målene prøver å være konkrete og praktisk anvendbare i ytterste ledd.

NSBG viste oppnåelse av målene per november 2011. Målet for skade på materiell var satt til 1 men hittil i år har NSBG hatt 9 tilfeller. Dette har medført at NSBG deler opp kategorien skade på materiell i to kategorier: mindre skader på materiell og større skader på materiell.

Videre ble sikkerhetsstyringen presentert generelt. Aktiviteter følger av kravene og registreringer foretas i Synergi. Fra aktivitetene og Synergi genereres det rapporter som presenteres hos ledelsen og/eller driftspersonell.

Det har vært 1 PASS hendelse i NSBG. Konsekvenser for PASS hendelser er at fører blir tatt inn til samtale og tatt ut av tjeneste. Det vurderes ved hvert enkelt tilfelle om ombordansvarlig også blir tatt ut av tjeneste.

Sirkulærer utstedes elektronisk og må kvitteres for mottak. Til neste år er det planlagt at det skal sjekkes om sirkulærene også tas med ut i drift. Trafikk- og driftssirkulærer sendes fra DROPS av enten NSBG eller infrastruktureier.

### Risikobilde og særlige risikoforhold

NSBG redegjorde som følger:

NSBG sammenliknet topphendelser i 2011 med de siste 5 årene. Det var flest hendelser i kategorien sammenstøt. 41 hendelser på sammenstøt med person i spor, 16 hendelser på planovergang og 69 øvrige hendelser.

Av tiltak i 2011 er det foretatt:

- 3 strekningsbefaringer hvorav 2 interne og 1 sammen med infrastruktureier
- 1 stasjonsbefaring
- Utarbeidet strekningsprotokoll med over 100 aksjonspunkter i samarbeid med infrastruktureier. Prioritering og tidsfrister settes av infrastruktureier

Det er fremdeles utfordringer knyttet til tredjepersoner (ikke-reisende) og at det er begrenset kontroll på infrastruktur.

Fareområder som er identifisert:

- Det er manglende samsvar mellom egne krav og praktisk gjennomføring. I 2012 er det planlagt at interne revisjoner skal ha fokus på operativ drift.
- Det er også identifisert at styringssystemet ikke er optimalt i forhold til organisasjonen. NSBG ga uttrykk for at enkelte rutinebeskrivelser er for detaljerende og dermed har NSBG innført tiltak for å se på kravspesifikasjoner og prosessbeskrivelser.
- Det er ikke fullstendig kontroll på kompetansenivå. Hittil har NSBG fulgt NSB sitt sentrale etteropplæringsprogram. NSBG har ikke tatt en selvstendig vurdering om innholdet til NSB er tilfredsstillende i forhold til egne krav. Planlagte tiltak er å endre system for autorisering/ sertifisering av kjørende personell. Dette er som følge av førerforskriften. Det kommer til å bli en mer formell sertifisering/autorisering. Det er også planlagt å endre struktur og system for opplæring av eget personell. NSBG uttrykte at de måtte få kontroll på hvert enkelt kompetansenivå.

SJT redegjorde for blant annet noen av de innrapporterte hendelser fra NSBG. Rapportering av tekniske feil på materiell er generelt dårlig. Dette gjelder flere virksomheter. Det rapporteres om feil i materiell som er i drift, men det rapporteres betraktelig mindre på feil som oppdages i forbindelse med vedlikehold av materiell. NSBG svarte at det var generelt lite rapportering fra vedlikeholdsenheter til NSBG, men det er bra oppfølging internt i vedlikeholdsenhetene. Videre orienterte SJT om at det er utfordringer knyttet til arbeid i og ved spor. Dette gjelder brøyting, leverandøroppfølging og oppfølging mot infrastruktureier. NSBG opplyste om at de har et eget prosjekt med infrastruktureier om brøyting av spor. Fokuset fremover er å ha tett oppfølging med baneansvarlig. Det er fokus på vinterberedskap da det har vært for dårlig vinterberedskap tidligere. Aktivitetene på spor har økt betydelig.

SJT ser at det er lite rapportering på fordeling av feil ruteordre. I tillegg er det lite rapportering på kjøring uten ATC.

Det ble videre opplyst om at terskelen for å stanse trafikk er høy hos NSBG. SJT påpekte at det er viktig å ha dialog med førere når det rapporteres fra NSBG, særlig i tilfeller der infrastruktureier og andre virksomheter rapporterer om noe annet enn det NSBG rapporterer.

NSBG har besluttet at risikoanalyser og beredskapsanalyser skal revideres/oppdateres. Risikoanalysene i virksomheten har tatt lite hensyn til de organisatoriske faktorene. Forutsetningene er ikke nødvendigvis oppdatert i forhold til tiltak. Oppdatering av risikoanalyser ble også påpekt av SJT i forbindelse med fornyelse av sikkerhetssertifikat i mars 2011.

## **4. Organisasjonsendringer**

NSBG orienterte om at 25% av ledergruppen er byttet ut siden siste ledelsesmøtet. NSBG anser at bemanningen nå er dekkende.

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

### **Interne revisjoner**

NSBG redegjorde som følger:

I 2011 gjennomførte NSBG:

- 4 inspeksjoner på 4 områder
- 1 evaluering i forhold til førerforskriften
- 1 granskning på Hakadal
- 1 leverandørrevisjon av Mantena

Disse aktivitetene førte til 20 forbedringsforslag hvorav 15 interne, 3 mot leverandør og 2 mot infrastruktureier.

Overordnet konklusjon etter gjennomførte aktiviteter er at styringssystemets struktur ikke er optimal, ikke tilfredsstillende dokumentasjon i styringssystemet og manglende samsvar mellom krav og utførelse. Tiltak iverksettes i 2012.

SJT stilte spørsmål om alle revisjonsaktiviteter for 2011 er utført. NSBG svarte at de revisjoner som ikke er gjennomført er avviksbehandlet i ledermøter. Konklusjonen fra disse er at de blir slått sammen med andre revisjoner, utsatt eller bestemt at revisjoner utgår. Det pågår en diskusjon om antall revisjoner i året.

### **Ledelsens gjennomgåelse**

Ledelsens gjennomgåelse ble gjennomført januar 2011. Tiltakene fra 2010 er vesentlig fulgt opp. Det er foretatt:

- Endringer i ROS
- Styringssystemet oppgraderes
- Pågående prosess for å oppdatere/komplettere funksjonsbeskrivelser.

NSBG opplyste om at de ønsker å foreta endringer i førers regelbok. Hva gjelder utfyllende bestemmelser har ikke NSBG foretatt en selvstendig vurdering av innholdet, men basert seg på hva infrastruktureier har bestemt. Det ble påpekt av SJT at NSBG må stå for tolkninger i forhold til førers regelbok og strekningsanalyser og ikke basere seg på andres tolkninger, med mindre den er vurdert og godtatt i virksomheten. NSBG redegjorde også for at del 2 i førers regelbok skal tilpasses virksomhetens egne deler. NSBGs materiell- og strekningsbok skal tilpasses i førers regelbok.

Neste ledelsens gjennomgåelse er planlagt januar 2012. Det skal fastsettes tiltaks- og revisjonsplan for de neste 3 årene, 2012 – 2014. Det er en aktivitet på at styringssystemet og kravdokumentene skal endres ved behov. Målsetninger og tilhørende indikatorer skal vurderes om disse er hensiktsmessige. Det skal også vurderes om det er behov for særskilte tiltak for å bedre sikkerhet- og kvalitetsnivå.

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

NSBG ga følgende tilbakemeldinger:

- Opplever god og åpen dialog
- Positiv til morgenmøter
- Oppleveres som bra prosess ved anskaffelse av nye tog

Det er ønske om å ha både formell og uformell dialog.

Det ble fra NSBG side spurt om SJTs koordinering med andre tilsynsmyndigheter. Til tross for at det kan være ulike tilnærminger på å føre tilsyn fra ulike myndigheter, prøver SJT å koordinere sine tilsynsaktiviteter med andre tilsynsmyndigheter. Dette for at det ikke skal bli ført tilsyn om tilsvarende temaer kort tid etter hverandre hos samme virksomhet.

SJT tilstreber å være åpen og er tilgjengelig for tolkninger av regelverket. Det er SJTs informasjonsplikt å veilede i forhold til regelverkets intensjoner og krav. SJT oppfordret NSBG til å komme med innspill til temaer på morgenmøter og kontakte SJT for å diskutere sikkerhetsrelaterte problemstillinger.

## **7. SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot NSBG**

Det har ikke vært revisjonsaktiviteter mot NSBG siden forrige ledelsesmøte.

Hva gjelder utsvaring av pålegg til sikkerhetstilrådingen fra havarikommisjonen er svarene oversiktlige og ryddige.

SJT anmodet NSBG å holde tilsynet orientert om sikkerhetsrelaterte utfordringer i virksomheten.

SJT informerte avslutningsvis om planlagte tilsyn.

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

Det er ingen nye behov for nye togsett i nærmeste framtid.

Plattformens lengde ble diskutert. SJT opplyste om at togene skal være tilstrekkelig utrustet for å stoppe på stasjoner med korte plattformer. Virksomheten må sørge for sikker av- og påstigning ved slike tilfeller.

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

### **Regelverksarbeid**

Følgende ble orientert fra SJT om regelverksarbeid per desember 2011:

- Ny sikkerhetsstyringsforskrift fra 1. juli 2011
- Ny jernbaneinfrastrukturforskrift fra 1. juli 2011

Disse erstatter deler av sikkerhetsforskriften fra 2005.

Sikkerhetsforskriften gjelder fortsatt for:

- Krav til jernbaneforetak
- Krav til kjøretøy
- Krav til vedlikehold av kjøretøy (direktiv 2008/110/EC)

SJT har sendt ut forslag til kjøretøvforskrift på høring. Forslaget går ut på å samle alle krav knyttet til kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet. Høringsfrist er 10. februar 2012. Forslaget vil sendes på høring i EU etter at nasjonalfrist er over. Dette vil ta ytterligere tre måneder. Etter planen vil forskriften være vedtatt i begynnelsen av juli 2012.

Endringer i togframføringsforskriften er vedtatt. Ikrafttreddelsen av endringene vil skje todelt:

Første gruppe endringer vil tre i kraft januar 2012. De øvrige endringene vil tre i kraft samtidig med Jernbaneverkets revisjon av de utfyllende bestemmelsene til togframføringsforskriften, dvs. desember 2012.

Førerforskriften trådte ikraft 29. oktober 2011. Det er kommet en side med spørsmål og svar på [www.sjt.no](http://www.sjt.no) for å kunne besvare noen av fortolkningene.

ECM kommer. SJT leverte en innstilling til Samferdselsdepartementet hvor det anbefales at den norske ordningen med sertifisering av ECM baseres på at sertifiseringen gjennomføres av akkrediterte sertifiseringsorganer.

TSIer implementeres slik som de kommer fra EU/EØS.

Det vil i 2012 fortsatt være et fokus på veiledning knyttet til utfordringer som SJT ser og fortolkninger av regelverket gjennom blant annet morgenmøter.

SJT oppfordret NSBG til å komme med innspill til temaer til morgenmøter samt temaer som NSBG har behov for dialog med SJT.

### **Internasjonalt arbeid**

Hva gjelder internasjonalt arbeid redegjorde SJT som følger:

SJT er tungt involvert i ulike deler av det europeiske jernbanebyrået (ERA) sitt arbeid. Dette gjennom ulike arbeids- og fokusgrupper.

SJT avholder flere internasjonale møter for aktørene for å opprettholde dialog om det internasjonale arbeidet.

Vedtak 2011/291/EU (TSI RST CR) forventes å komme i norsk lovgivning i 2012.

Arbeidet med felles sikkerhetsmetode (CSM) for Supervision og for Monitoring forventes å ferdigstilles i løpet av året.

SJT oppfordret NSBG til å delta direkte eller påvirke via bransjeforeninger for å ivareta viktige interesser og komme med innspill til SJT på problemstillinger de anser som viktige å ta opp internasjonalt.

## **10. Eventuelt**

NSBG hadde ingen saker under dette emnet.

Det ble fra SJTs side spurt om hospitering av personell fra NSBG hos Flytoget og vice versa. NSBG opplyste om at planene for hospitering var skrinlagt.

NSBG belyste at de i en periode hadde lånt personell fra NSB Drift for uttak av materiell fra Lodalen. Avtalen ble stoppet av NSBG grunnet manglende samsvar med regelverket. NSBG har nå levert forslag til ny løsning til NSB.

## **11. Oppsummering og oppfølgingspunkter**

NSBG ga uttrykk for at det er positiv innstilling til forbedringer i virksomheten.

NSBG skal oppdatere sine risiko- og beredskapsanalyser i 2012.



## **Vedlegg 1: Agenda**

Ledelsesmøte hos NSB Gjøvikbanen AS (NSBG) onsdag 7.12 kl. 13.00-15.00

### 1. Hensikt med møtet

- a. Presentasjon av deltagere ved SJT
- b. Saker fra forrige møte – Ingen oppfølgingspunkter fra forrige møte

### 2. Særlige risikoforhold

Kort innledende redegjørelse fra NSBG og spørsmål fra SJT om særlige risikoforhold som har ledelsens oppmerksomhet.

### 3. Målstyring

Kort innledende redegjørelse fra NSBG og spørsmål fra SJT med særlig vekt på grunnlag for fastsatte mål, tilhørende planer og beskrivelser av hvordan målene brukes i aktiv styring.

### 4. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse

Kort innledende redegjørelse fra NSBG og spørsmål fra SJT med særlig vekt på hvordan revisjonsprogrammet er fastlagt, resultat av interne revisjoner og resultat og oppfølging av ledelsens gjennomgåelse. (Hvordan brukes interne revisjoner til å vurdere sikkerhetsstyringssystemets hensiktsmessighet og overholdelse av krav? Og hvordan brukes ledelsens gjennomgåelse til samsvarsvurdering?)

### 5. NSBGs erfaringer med SJTs tilsyn og oppfølging mot virksomheten

### 6. SJTs erfaring med tilsyn og oppfølging overfor NSBG

### 7. NSBG redegjør for tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

### 8. SJT orienterer kort om regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

### 9. Eventuelt

Herunder eventuelle endringer i organisasjon, leverandørforhold el. som har særlig betydning for sikkerheten

### 10. Oppsummering v/ SJT

## **Vedlegg 2: Deltakeroversikt**

### **NSB Gjøvikbanen AS:**

Emil Eike, daglig leder

Børre Andersen, drifts- og servicesjef

Svein Austheim, trafikksikkerhetssjef

### **Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, direktør

Øystein Ravik, avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Katherine Hui, overingeniør