

Oppsummering fra møte  
med ledelsen i  
Jernbaneverket

Rapport nr. 8-98

## Årlig møte med ledelsen i Jernbaneverket

**Rapport nr.:** 8-98  
**Arkivkode:** 98/106 T63  
**Møtedato:** 16.09.98  
**Foretak:** Jernbaneverket  
**Enhet/Avd.:** Hovedkontoret  
**Kontaktperson:** Jernbanedirektør Magne Paulsen

---

### Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet beskrivelse av status for foretakets organisasjon og aktiviteter vedrørende trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn den 16. september 1998.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

Punktene i dette sammendraget refererer seg til møtets agenda som vist i vedlegg 1.

---

**Utarbeidet dato:** 09.10.98

Sign.:

Sjur Sæteren  
Rådgiver tilsyn

**Godkjent dato:** 09.10.98

Sign.:

Harald Sundlo  
Harald Sundlo  
Fungerende direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Organisering på overordnet nivå
3. Mål for sikkerhetsarbeidet
4. Arbeidet for måloppnåelse
5. Interne revisjoner og andre systematiske undersøkelser
6. Rapportering av uhell og tilløp
7. Kompetanse
8. Behov for tillatelser 1998/99
9. Rolleavklaringer

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Oversikt over dokumentasjon som ble overlevert SJT
3. Deltakerliste
4. Mål og målparametre brukt av Jernbaneverket

## 1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (heretter kalt SJT) og er i utgangspunktet tenkt gjennomført på årlig basis som en del av SJT sin tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene og Jernbaneverket. Agenda og beskrivelse av hensikt med møtet ble oversendt Jernbaneverket før møtet.

## 2. Organisering på overordnet nivå

Hovedkontoret er organisert i en myndighetsdel samt støttefunksjoner for den totale organisasjonen.

Trafikksikkerhet er organisert som et linjeansvar.

Det er ikke etablert en egen faglig funksjon i Jernbaneverket med ansvar for å etablere, vedlikeholde og føre tilsyn med Jernbaneverkets overordnede internkontroll av trafikksikkerheten. Organisasjonsdirektør har ansvar for å vedlikeholde og føre tilsyn med det generelle styringssystemet der internkontrollsystemet for trafikksikkerhet er en integrert del. Organisasjonsdirektør har ikke noe sikkerhetsfaglig koordineringsansvar.

Det er ikke et krav om at det skal eksistere en separat trafikksikkerhetsfaglig funksjon som beskrevet over. Fravær av en slik funksjon vil imidlertid sette store krav til linjelederens kompetanse på sikkerhetsstyring (se for øvrig punkt 7) og det vil være en utfordring kapasitetsmessig for en linjeleder å ha fokus på dette fagområdet i tillegg til øvrige lederoppgaver.

Det overordnede styringssystem der styring av kvalitet, HMS og trafikksikkerhet er integrert består av:

- Nivå 0 som omfatter eksterne krav og myndighetsdelens bestemmelser,
- Nivå 1A som beskriver Jernbaneverkets overordnede system og overordnede krav til underliggende enheter og
- Nivå 1B som beskriver overordnet system og krav innen spesifikke områder så som HMS, administrasjon og så videre.

Ikke alle deler av styringssystemets nivå 1B er oppdatert.

1B-HMS ble etablert før delingen av NSB og Jernbaneverket og er således ikke i samsvar med dagens organisering. Jernbaneverket opplyste på møtet at innholdet utover organisasjonsbeskrivelsen generelt gjenspeiler dagens praksis. Beskrivelsene i 1B-HMS gjelder også trafikksikkerhet.

Det er etablert en desentralisert styringsmodell der underliggende enheter har ansvar for og kontroll over egne aktiviteter, prosedyrer og arbeidsbeskrivelser for egne ansatte. Underliggende enheters styringssystemer skal etableres i samsvar med krav stilt i styringssystemets nivå 0, 1A og 1B.

Regionene er de hovedenheter som eier og forvalter hver sin del av jernbanenettet. De er delt i en forvaltningsdel og en produksjonsdel. Øverste leder i en region er regionsjefen som har det fulle ansvar for regionens virksomhet - inklusive trafikksikkerheten. Under regionsjefene er det 11 banesjefer som har en nøkkelrolle med hensyn til ivaretagelse av sikkerhet ettersom de har alt ansvar for eiendom og drift på hver sin del av regionenes strekninger. I tillegg til Regionene er det etablert en del produksjonsenheter som rapporterer direkte til hovedkontoret. Herunder Bane Tele, Bane Energi samt Baneservice som eier og drifter det gule materiellet.

I dag finnes det lokale sikkerhetskontorer som er en del av myndighetsdelen i hovedkontoret. Disse er i ferd med å overføres til regionene. Sikkerhetskantorenes funksjoner kan variere i de ulike regioner. Overføringen av sikkerhetskantorene til regionene vil ikke endre deres faktiske oppgaver.

### **3. Mål for sikkerhetsarbeidet**

Sikkerhetsbegrepet er definert i styringssystemet 1B-HMS med tre bestanddeler: Trafikksikkerhet, El-sikkerhet og øvrig sikkerhet.

Sikkerhet er beskrevet som et av Jernbaneverkets suksesskriterier, men er ikke beskrevet blant Jernbaneverkets hovedmål som er definert i styringssystemets nivå 1A pkt. 3.2 fordi sikkerhet betraktes mer som en rammebetingelse enn et mål. Suksesskriteriene er videreført og synliggjort i hver av regionenes virksomhetsplaner (men er ikke videreført i de øvrige enhetenes virksomhetsplaner).

Jernbaneverket presenterte de overordnede mål/prinsipper som er beskrevet i vedlegg 4 (første del) på møtet, herunder prinsippet om at endringer skal resultere i løsninger som opprettholder eller forbedrer sikkerhetsnivået for jernbanedrift. Dette viktige prinsippet er imidlertid ikke beskrevet i styrende dokumentasjon som forplikter operative lokale enheter. Det er derfor uklart for Statens jernbanetilsyn hvordan lokale enheter forholder seg til dette prinsippet.

Sikkerhetsvurderinger/risikoanalyser ble opplyst gjennomført ved større endringer. Slike arbeider settes i regelen bort til eksternt ekspertise.

Målparametrene som er definert i andre punkt i vedlegg 4 ("Oppfølging på overordnet nivå...") konkretiseres av regionene med måltall for hvert år for perioden 1997-2007.

### **4. Arbeidet for måloppnåelse**

Regionenes presiseringer av måltallene for perioden 1997-2007 følges opp gjennom månedlig rapportering mot virksomhetsplanen. Det kunne ikke presenteres en samlet oversikt for alle regionene på møtet, men man opplyste at man ved hjelp av tilgjengelig statistikk kan dokumentere reduksjon i antall hendelser for hver parameter (med mulig unntak av ras).

Virksomhetsplanene er godt dokumentert, men samlet oversikt av resultater som viser utvikling over år er gjennomgående svakere dokumentert.

Jernbanedirektøren har faste månedlige ledermøter der regionsjefene også deltar og hvor blant annet trafikksikkerheten følges opp. I samsvar med prinsippet om et integrert styringssystem skjer også rapportering på trafikksikkerhet integrert i øvrig rapportering i linjen.

Togledelsen og togekspeditørtjenesten ble for et snautt år siden overført til Jernbaneverket. Det er etter denne overføringen ikke etablert en systematisk rapportering til ledelsen på sikkerhetsmessige forhold som denne gruppen har ansvar for og kontroll med. Ledelsen har derfor ikke tilstrekkelig kunnskap om kvaliteten på dette arbeidet.

Likedan er det ikke etablert en systematisk rapportering til øverste ledelse med hensyn til forhold relatert til drift og vedlikehold av Jernbaneverkets rullende materiell.

## **5. Interne revisjoner og andre systematiske undersøkelser**

Ledelsen systematiske undersøkelser omfatter oppfølging og rapportering i forbindelse med virksomhetsplanlegging som beskrevet i punkt 2 foran, avviksrapportering som beskrevet i punkt 7 i tillegg til følgende aktiviteter:

- Systemrevisjoner gjennomføres og omfatter blant annet gjennomgang av styringssystemets del 2 i regionene. Dette arbeidet har delvis startet og vil vektlegges sterkt i 1999.

Generelt skal hovedenhetene underkastes revisjon hvert år. JD bestemmer tema for revisjonene.

Det foreligger en revisjonsplan for inneværende år som i liten grad er fulgt.

Det stilles videre krav til at hovedenhetene gjennomfører interne revisjoner i egen enhet. Det er vekslende erfaringer med hensyn til hovedenhetenes gjennomføring av interne revisjoner.

- Fagrettede revisjoner er også et aktuelt verktøy i Jernbaneverket.
- Visitasjoner av nettet foretas ukentlig.
- Målevognskjøringer gjennomføres vår og høst.
- Operativ gjennomgang/kontroll av anlegg - for eksempel sikringsanlegg - gjennomføres.
- Uhellskommisjonen gjennomfører systematiske granskinger av større uhell.

## 6. Rapportering av uhell og tillop

Det er etablert en overordnet prosedyre for avvikshåndtering i styringssystemets nivå 1A. Den forutsetter blant annet utfylling av et standard avviksskjema. Systemet for avvikshåndtering skal omfatte alle typer avvik.

Det er lagt mye ansvar for årsaksbestemmelse og initiering av tiltak på den som identifiserer og eier avviket. Avvik rapporteres til nærmeste linjeleder så langt oppover i systemet som den aktuelle linjeleder anser det nødvendig i hvert tilfelle. Det er ikke etablert en systematikk for å trekke inn personell med spesifikk kompetanse i årsaksanalyse, konsekvensanalyse og liknende i rapporteringsprosessen. Jf. punkt 7.

Det er ingen som har et definert ansvar for å foreta en samlet vurdering av avvik /trendanalyse. Statens jernbanetilsyn vil forvente at slike analyser utføres i samsvar med krav om utførelse av systematiske undersøkelser i §2 i Forskrift 22. juli 1994 nr.746 om krav til anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.

Jernbaneverket har ikke bygd opp sitt system for uhellsrapportering rundt Synergi. Synergi er NSB BAs system. Manglende eierskap ansees av Jernbaneverket som et hinder for å kunne gjennomføre systematiske registreringer og analyser av uønskede hendelser relatert til fremføringen for alle trafikkutøvere. Jernbaneverket er imidlertid i ferd med å implementere bruk av Synergi for egen virksomhet.

Meldeblokker for registrering av uønskede hendelser er distribuert.

Jernbaneverket vil i tillegg til innrapportering i Synergi opprettholde systemet for avviksrapportering som beskrevet over slik at forhold som innrapporteres til Synergi også vil registreres i avvikssystemet.

Det er ikke etablert en ordning for systematisk arkivering av UH-skjema. Dette kan vanskeliggjøre arbeidet med iverksettelse av systematiske trendanalyser.

Det er for øvrig praksis at innrapporterte uønskede hendelser diskuteres på ledermøter.

Ledelsen har registrert en bedret praksis ved innrapportering av uønskede hendelser fra togledelsen der tidligere kun en del av de feil som innrapporteres ble meldt inn til den sentrale ledelsen.

Det er Jernbaneverkets intensjon å kartlegge uønskede hendelser (herunder tillop) og bruke slik informasjon aktivt for å opprettholde og bedre sikkerheten.

## 7. Kompetanse

Kvalifikasjonskrav er etablert for operativt personell der bestemmelsene krever det.

Overholdelse av kravene styres ved en database over de personellkatagorier som er pålagt 3 årlig fornyelse av sin sikkerhetstjeneste.

For øvrige stillinger fastlegger stillingens leder kompetansekravene.

I det overordnede styringssystemet er det ikke etablert kompetansekrav for å sikre at linjeledere har nødvendig kompetanse for å ivareta sin rolle som ansvarlig for sikkerhetsstyringen i egen organisasjon.

Det er videre ikke etablert krav som sikrer at relevant kompetanse benyttes for eksempel:

- ved gjennomføring av sikkerhetsvurderinger /risikoanalyse ved endringer
- ved gjennomføring av årsaks- og konsekvensanalyser i forbindelse med behandling av uønskede hendelser
- i revisjonsgrupper som gjennomfører interne revisjoner av sikkerhetsstyringen

Statens jernbanetilsyn anser det nødvendig at det etableres mekanismer som sikrer at relevant kompetanse benyttes også i slike funksjoner som beskrevet over.

## 8. Behov for tillatelser 1998/99

Det ble gjort en gjennomgang på status av den forståelse som begge parter hadde med hensyn til gjennomføring av godkjenninger.

Generelt er Jernbaneverkets operative virksomhet underlagt tilsyn på lik linje med andre jernbaneforetak. Pr. i dag er det enighet om at godkjenningsprosessene håndteres som følger:

- **Rullende (gult) materiell:** Jernbaneverkets myndighetsfunksjon håndterer akseptprosessene inntil videre.
- **Kjørevei:** Det ble påpekt at fastsettelse av detaljnivå for hvilke forhold som skal under en godkjenningsordning vil være avgjørende for omfanget av godkjenningsordningen. Et stort antall små prosjekter som for eksempel etablering av nye krysningsspor vil kunne medføre omfattende godkjenningsarbeid dersom det inkluderes i Statens jernbanetilsyns godkjenningsordning. Jernbaneverket oppfattet dette punktet som lite avklart. Det ble konkludert med at Jernbaneverket selv håndterer akseptprosessen på dette punktet inntil videre. Det er ikke noe tidspress på å finne en hensiktsmessig form på en godkjenningsprosess. Statens jernbanetilsyn gjør en vurdering av systematikken som Jernbaneverket anvender i akseptprosessen.
- **Regelverk:** Jernbaneverkets regelverk for kjørevei og regelverk for rullende materiell anses å være akseptert av Statens jernbanetilsyn uten en godkjenningsprosess. Prinsippene i trafikksikkerhetsregelverket godkjennes av Statens jernbanetilsyn.

## 9. Rolleavklaringer

Det ble konstatert at Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn har tilstrekkelig klarhet i rollefordelingen for egen del, men at man må forvente at rollefordelingen ikke er klart oppfattet i hele Jernbaneverkets organisasjon enda. Likedan kan rollefordelingen være krevende å forstå og forholde seg til for jernbaneforetakene.



I revisjonssammenheng vil Statens jernbanetilsyn inntil videre henvende seg til Jernbaneverkets hovedkontor. Jernbaneverket vil drøfte dette i et ledermøte og meddele sitt syn til Statens jernbanetilsyn.

## AGENDA

### for møte mellom Statens jernbanetilsyn og jernbaneforetakene

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
2. Foretaket redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten. Organisering. Dokumentasjon.
3. Foretaket redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Dokumentasjon.
4. Foretaket redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet, og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
5. Status og planer for interne revisjoner eller liknende former for systematiske undersøkelser av ivaretagelse av trafikksikkerhet. Dokumentasjon.
6. Foretaket gjennomgår sitt system for behandling, rapportering og oppfølging av uhell og tilløp samt konkrete resultater av korrigerende tiltak. Dokumentasjon.
7. Foretaket gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Dokumentasjon.
8. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 1998/99
9. Evt. områder der Jernbaneverket ser behov for rolleavklaring mot Statens jernbanetilsyn
10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

**Overleverte dokumenter:**

**A. Overlevert før møtet**

- Styringssystem nivå 1A (Rev. 0, 15.06.98)
- Styringssystem nivå 1B-HMS (Rev 0, 01.10.96)

**B. Overlevert under møtet**

- Virksomhetsplan 1998 Reg. Sør
- Virksomhetsplan 1998 Reg. Øst
- Virksomhetsplan 1998 Reg. Nord
- Virksomhetsplan 1998 Utbygging
- Virksomhetsplan 1998 Jernbaneverket
- Virksomhetsplan 1998 Reg. Vest
- Virksomhetsplan 1998 Baneservice
- Virksomhetsplan 1998 Norsk Jernbanemuseum
- Forretningsplan 1998 Bane Energi
- Revidert virksomhetsplan 1998 Bane Tele
- Virksomhetsplan 1998 Ing. tjenesten
- Årsrapport 1997, Jernbaneverket

**C. Overlevert etter møtet**

- Kopi av diverse foiler presentert under møte, herunder vedlegg 4
- Statusrapport region Nord, august 98
- Statusrapport region Øst, august 98

**Deltakerliste**

**Møte med Jernbaneverkets ledelse. 16.09.98**

Fra Jernbaneverket:

Magne Paulsen, Jernbanedirektør  
Åge Lien, Assisterende jernbanedirektør  
Ingolv Pedersen, JDMT  
Jon Gunnar Maridal, JDMS  
Ivar Hagland, JDMP

Fra Statens jernbanetilsyn:

Gro Seim, Direktør  
Knut Rygh, Sikkerhetssjef  
Sjur Sæteren, Rådgiver tilsyn

## Målsettinger sikkerhet

Vedlegg 4

- Det etablerte sikkerhetsnivået for jernbanedrift skal opprettholdes og videreutvikles i positiv retning. Endringer som medfører redusert sikkerhet aksepteres ikke.
- Det skal ikke forekomme tap av menneskeliv, skader på mennesker eller materielle skader som følge av sammenstøt mellom tog eller avsporinger.
- Våre egne tilsatte skal ha en ufarlig arbeidsplass og et trivelig miljø, og alle tilsatte skal glede seg til å gå på jobb - hver dag.

### Oppfølging på overordnet nivå bl.a. knyttet til:

- Sikkerhetsfarlige feil i sikringsanlegg
- Skinnebrudd
- Solslyng
- Ras
- Sporutvidelser
- Vindskjevheter
- Antall planoverganger
- Antall skader, jernbanevirksomheten generelt
- Antall skader, egne tilsatte