



## Årlig møte med ledelsen i Jernbaneverket

### Rapport nr 5-00

## Årlig møte med ledelsen i Jernbaneverket

**Rapport nr.:** 5-00  
**Arkivkode:** 00/250 T632  
**Møtedato:** 19.06.00  
**Foretak:** Jernbaneverket

---

### Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet oppsummering av Jernbaneverkets organisering av og arbeid med trafiksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn den 19. juni 2000.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

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

---

**Utarbeidet dato:** 07.07.00

**Godkjent dato:** 07.07.00

Sign.:

Sign.:

Sjur Sæteren  
Revisjonssjef

Sverre Quale  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Jernbaneverkets redegjørelse for sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering
3. Spørsmål fra Statens jernbanetilsyn til Jernbaneverkets sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering
4. Status og planer for implementering av sikkerhetsstyringsforskriften
5. Statens jernbanetilsyns erfaringer med Jernbaneverkets oppfølging av spesifikke sikkerhetskritiske forhold
6. Jernbaneverkets erfaringer med Statens jernbanetilsyns tilsynsvirksomhet
7. Oppsummering

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste

## 1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Møtets hensikt ble i innledende korrespondanse angitt å være opprettholdelse av en dialog mellom Jernbaneverkets øverste ledelse og tilsynet angående virksomhetens sikkerhetsstyring.

## 2. Jernbaneverkets redegjørelse for sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering

Jernbaneverket orienterte om Jernbaneverkets organisasjon og planlagte endringer. Herunder ble det informert om planer for salg av Bane Tele. Det ble poengtert at Jernbaneverket anså at dette kunne ha betydning for sikkerheten og at Statens jernbanetilsyn (SJT) derfor ville bli forelagt saken før salget iverksettes.

Linjeorganisasjonens ansvar for sikkerhet ble understreket.

Sikkerhetsutfordringer ble på kort sikt identifisert å være gjenopprettelse av tilliten til jernbane som transportmiddel. På lengre sikt ble utfordringen ansett å være opprettholdelse eller forbedring av det etablerte sikkerhetsnivå samtidig med forventet økning i:

- trafikkvolum
- antall trafikkutøvere
- krav til effektivitet.

Jernbaneverket presenterte sin sikkerhetsfilosofi og bekreftet at den nå er formelt vedtatt og utgitt. Jernbaneverket vil blant annet gjennomføre sikkerhetsmessige vurderinger ved endringer for å sikre at sikkerhetsnivået opprettholdes.

Jernbaneverket understreket betydningen av et bredt samferdselsperspektiv på jernbanesikkerhet. Fordi jernbanetransport i de fleste sammenhenger er et av flere alternativer er det viktig at trafiksikkerhet ved jernbane ses i sammenheng med sikkerheten ved bruk av andre transportformer og konsekvens av at folk kan velge å bruke andre transportmåter. Jernbaneverket hevdet at Statens jernbanetilsyn også bør legge slike konsekvensvurderinger til grunn for sine beslutninger og ikke bare vurdere jernbanesikkerhet isolert. Jernbaneverket fryktet at Statens jernbanetilsyns praksis vil føre til en suboptimalisering av trafiksikkerhet innen samferdselssektoren. Statens jernbanetilsyn informerte i den sammenheng at det i tilsynets oppgave også er inkludert å vurdere hensiktsmessighet.

Sentrale sikkerhetsaktiviteter for år 2000 ble beskrevet som følger:

- Implementering av sikkerhetsstyringsforskriften (Forskrift 23. desember 1999 nr. 1402 om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.)
- Implementering av sikkerhetsfilosofi
- Arbeid med nye trafikkregler
- Sikkerhetsdokumentasjon for banestrekninger (Risikoanalyse og sikkerhetsoppfølgingsplan)

Det ble ikke lagt fram noen tidsplan for disse aktivitetene.

I forbindelse med budsjettet ble det poengtert at det ville hatt en bedre sikkerhetseffekt om nedlegging av planoverganger hadde vært bedre prioritert ut fra sikkerhet alene, og ikke ut fra hensyn til økt kjørehastighet slik det nå blir gjort for krengetogmidlene.

Jernbanedirektør Killi understreket at han av ovennevnte grunn ville omprioritere midler avsatt for sanering av planoverganger slik at ivaretagelse av trafikksikkerhet får bedre prioritet i forhold til at de prioriteres ut fra kjørehastighet.

Jernbaneverket understreket sitt totalansvar for trafikksikkerheten på det offentlige jernbanenettet. Infrastrukturdrift, trafikkstyring og sportilgangsavtaler ble nevnt som sentrale styringselementer for å ivareta sikkerheten.

Det ble informert om at akseptkriterier for risiko nå er utarbeidet og vedtatt på øverste nivå og omfatter kategoriene:

- Passasjerer og togpersonale
- Tredjeperson
- Banepersonale

Akseptkriteriene skal etterhvert tas i bruk for prosjekter generelt. Tidsplan for implementering i organisasjonen ble ikke framlagt.

Jernbaneverket opplyste at de i fremtiden vil organisere sin oppfølging av sikkerhet med paralleller til økonomioppfølging, blant annet med bruk av sikkerhetsbudsjett. Tidsplan for innføring av ordningen ble ikke nevnt.

Organisasjonsavdelingen er myndighetskontakt på revisjoner for tilsynet ved forhåndsmeldte revisjoner og revisjoner av ytre etatsledd.

Linjeledere har ansvar for myndighetskoordinering for øvrig (med myndighetskoordinering menes i denne sammenheng samordning og kvalitetssikring av henvendelser til og fra Statens jernbanetilsyn).

Myndighetskoordinering og sikkerhetsledelsesfunksjoner ved regionene er et spørsmål som Jernbaneverket nå utreder. Tidsplan for innføring av en endret organisering er ikke fastlagt.

Sikkerhetsledelsesfunksjonen sentralt er tillagt Bane- og trafikk og ivaretas av Trafikksikkerhetsdirektør og hans stab der det er tre nyopprettede stillinger hvorav to er ubesatt. Trafikksikkerhetsdirektør rapporterer til direktør Bane og trafikk. Det har vist seg krevende å rekruttere ønsket sikkerhetsfaglig kompetanse. Statens jernbanetilsyn stilte i denne sammenheng spørsmål ved om Jernbaneverket har tilstrekkelig personellressurser avsatt for myndighetskoordinering og sikkerhetsledelse og viste til at andre foretak i perioder har løst dette ved å benytte ekstern kompetanse i slike funksjoner.

På spørsmål fra SJT poengterte Jernbanedirektøren at han anså plasseringen av sikkerhetsledelsesfunksjonen som hensiktsmessig for Hovedkontoret i Jernbaneverket pr.

i dag og at den var å anse som sentralt plassert i Jernbaneverkets øverste ledelse slik det kreves i §10 i forskrift 23. desember 1999 nr. 1402 om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. Han understreket i denne sammenheng at trafikksikkerhetsdirektøren har direkte faglig rapportering til administrerende direktør. ***Statens jernbanetilsyn uttrykte at de ikke anså at organiseringen av sikkerhetsledelsesfunksjonen ved Hovedkontoret var i samsvar med ovennevnte krav.***

Som et ledd i kompetanseutvikling har mange linjeledere deltatt i et 3 dagers kurs i risikoanalyse.

Det ble opplyst om at det er opprettet en ny stilling som Trafikkdirektør som vil ha ansvar for blant annet sportilgang.

Jernbaneverket understreket for øvrig betydningen av at de ulike aktører har en korrekt og gjennomtenkt formidling av informasjon vedrørende jernbanesikkerhet til almenheten.

### **3. Spørsmål fra Statens jernbanetilsyn til Jernbaneverkets mydighetskoordinering og sikkerhetsledelse.**

På spørsmål om hvordan sikkerhetsforhold relatert til infrastruktur blir ivaretatt av sikkerhetsledelsesfunksjonen ble det informert om at det gjennomføres i ukentlige koordineringsmøter i bane- og trafikkavdelingen.

Statens jernbanetilsyn tok deretter opp to enkeltsaker som eksempler på behov for å forbedre saksbehandlingen av sikkerhetsmessige forhold internt i Jernbaneverket og i forhold til Statens jernbanetilsyn.

#### Stange stasjon.

Statens jernbanetilsyn tok opp saksbehandlingen vedrørende vedtak om stans av av- og påstigning ved spor 2 på Stange stasjon og påpekte mangler ved den sikkerhetsfaglige delen av arbeidet med å rette opp forholdene. Jernbaneverket beklaget at saksbehandlingen fra deres side ikke har vært tilfredsstillende. Det ble samtidig understreket at Jernbaneverket stiller spørsmål ved tilsynets prioritering av fokusering på slike saker og de uttrykte videre at tilsynet primært bør fokusere på systemrevisjoner framfor å gripe fatt i enkeltforhold. Jernbaneverket minnet i denne sammenheng på at tilsynets fokusering på ulike områder binder opp ressurser i Jernbaneverket og ba tilsynet være bevisst på dette for å bidra til rett ressursbruk på sikkerhetsområdet. Statens jernbanetilsyn understreket at fokusering på farlige enkeltforhold er en av flere arbeidsmåter tilsynet både ønsker og plikter å bruke. Det ble konstatert at partene har et ulikt syn på en slik arbeidsmåte.

#### Rødlyspassering ved Brumunddal.

Saken ble diskutert. Statens jernbanetilsyn ba om Jernbaneverkets syn på behovet for en tredjepartsvurdering av signalanlegget før det tas i bruk i igjen. Prinsipielt anser

Jernbaneverket det unødvendig å bruke ekstern fagkompetanse på et område de selv har dyktige fagfolk, men sa seg enig i at bruk av tredjepart vil være hensiktsmessig i dette konkrete tilfelle. Jernbaneverket opplyste videre at anlegget vil testes som et nytt anlegg før det tas i bruk. Tidsplan for gjennomføring ble ikke fastsatt.

#### **4. Status og planer for implementering av sikkerhetsstyringsforskriften**

Jernbaneverket refererte til at krav i forskriften (Forskrift 23. desember 1999 nr. 1402 om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.) vil tas opp i de overordnede styringssystemer som er under revisjon/utarbeidelse. Forskriftens §6 (sikring mot enkeltfeil) vil blant annet ivaretas gjennom krav i JD100. Utarbeidelse av overordnet styringssystem og teknisk dokumentasjon (teknisk dokumentasjon også benevnt JD-dokumenter, setter krav til alle aktører på det offentlige jernbanenettet) skjer for øvrig som følger:

1A blir snart utgitt. Etter utgivelsen vil det fremdeles ikke være full overensstemmelse mellom 1A , JD 100 og andre dokumenter som er i prosess, men dette vil bli justert i neste utgave.

1B-HMS er på høring, mens arbeidet med 1B-trafikksikkerhet bare er i startfasen.

Det ble stilt spørsmål om hvordan den nye forskriften var gjort kjent i organisasjonen. Spørsmålet ble ikke klarlagt utover en poengtering av at hver linjeleder har et særskilt ansvar for å vite hvilke lover og forskrifter som gjelder for vedkommendes ansvarsområde.

Forskriftens §6 (enkeltpriprinsippet) ble diskutert særskilt. Statens jernbanetilsyn understreket betydningen av prinsippet. Statens jernbanetilsyn avviste ikke at kost-nytte forhold kan medføre at prinsippet må brytes i enkelte tilfelle, men understreket at brudd på prinsippet i så fall må synliggjøres og saksbehandles særskilt, herunder forventer tilsynet at det gjennomføres en formell avviksbehandling.

Utfordringen med å ivareta forskriftens krav om kontinuerlig forbedring av sikkerhetsnivået ble diskutert i lys av de utfordringer dette medfører ved innføring av nytt togmateriell, høyere framføringshastigheter og med flere operatører på sporet. Jernbaneverket konstaterte at det er en utfordring å gjennomføre infrastrukturtiltak som sikrer opprettholdelse/bedring av sikkerhetsnivået gjennom slike endringer som skjer. Jernbaneverket pekte videre på utfordringen i å finne hensiktsmessige måleparametere for å måle sikkerhetsnivået i det man for eksempel antar at passasjerer spres på flere tog enn tidligere og at et potensielt skadeomfang ved et toguhell derved reduseres.

***SJT uttrykte bekymring over at foreløpige risikoanalyser for Sørlandsbanen og Dovrebanen viser risikoøkning for både passasjerer og tredjemann med opptil 30% før krengetoget ble satt i drift. Dette er ikke i overensstemmelse med sikkerhetsstyringsforskriftens §7 som krever fastsettelse av mål med henblikk på kontinuerlig forbedring av trafikksikkerheten. §9 i samme forskrift krever videre gjennomføring av risikoreduserende tiltak. Dersom endelige analyse bekrefter***

***beregningene og nødvendige tiltak ikke gjennomføres må forholdet formelt avviksbehandles mot Statens jernbanetilsyn.***

## **5. Statens jernbanetilsyns erfaringer med Jernbaneverkets oppfølging av spesifikke sikkerhetskritiske forhold.**

Statens jernbanetilsyn påpekte at tilsynet ikke er tilfreds med Jernbaneverkets koordinering av aktiviteter rettet mot tilsynet (heretter kalt myndighetskoordinering.) Blant annet ble det pekt på manglende oppfølging/besvarelser av brev fra SJT. Jernbaneverket ba om en oversikt over den manglende oppfølging. Tilsynet fremskaffer den.

Togekspeditørfunksjonen.

Statens jernbanetilsyn tok utgangspunkt i en konkret sak: Oppfølgingen av avvik 17 og 21 i rapport 3-99 som vedrører tpx- funksjonen på Nordlandsbanen nord for Grong som er uten linjeblokk. I enkelte situasjoner finnes bare en enkelt, menneskelig barriere mot uønskede hendelser. Tilløp til uønskede hendelser har funnet sted, noe som indikerer behov for gjennomføring av risikoreduserende tiltak. På denne bakgrunn har SJT særlig satt fokus på Jernbaneverkets oppfølging av tiltak rettet mot disse avvik. Statens jernbanetilsyn uttrykte at Jernbaneverket i sin oppfølging av avvikspunktet i for stor grad har beskrevet kvaliteten på eksisterende systemer og i for liten grad tatt initiativ til å gjennomføre tiltak for å bedre kvaliteten på eksisterende barrierer eller introdusere nye risikoreduserende tiltak. Statens jernbanetilsyn pekte i denne sammenheng på at den nye sikkerhetsforskriftens krav i §6 vil nødvendiggjøre en avviksbehandling i tilfelle der enkeltfeil kan føre til alvorlig skade på mennesker. Videre at det etter §9 skal søkes å etablere tekniske barrierer fremfor menneskelige ettersom tekniske barrierer erfaringsmessig er mer pålitelige.

SJT uttrykte sin betenkning ved at de innrapporterte tilløp til uønskede hendelser ikke var gitt tilstrekkelig oppmerksomhet av Jernbaneverkets øverste ledelse. Dette understreket i SJTs øyne behovet for en koordinerende sikkerhetsledelsesfunksjon som kan sikre at uønskede hendelser med stort risikopotensiale gis nødvendig oppmerksomhet av virksomhetens øverste ledelse.

***Statens jernbanetilsyn pekte i denne sammenheng på behovet for at Jernbaneverket kartlegger risikoforhold for strekninger uten ATC og utrykte at de ikke anser det akseptabelt at slik kartlegging først er planlagt i 2001.***

Det ble avtalt at Statens jernbanetilsyn skulle formidle andre erfaringspunkter i etterkant av møtet da det ikke ble tid til å gjøre en gjennomgang av dem på møtet.

## **6. Jernbaneverkets erfaringer med Statens jernbanetilsyns tilsynsvirksomhet**

Jernbaneverket pekte på at det har vært en positiv utvikling i kommunikasjonen, men identifiserte enkelte områder der det er forbedringspotensiale i SJTs tilsynsvirksomhet. Forhold vedrørende tilsynets jernbanetekniske kompetanse, behov for en språkbruk som



er enklere å forstå samt synliggjøring av vesentlige forhold i revisjonsrapportene i forhold til mindre vesentlige forhold ble understreket av Jernbaneverket.

Likedan påpekte Jernbaneverket at Statens jernbanetilsyn har et forbedringspotensiale når det gjelder mediehåndtering. Eksempelvis opplevde Jernbaneverket at mediedekningen av saken vedrørende ATC- testingen på Rørosbanen ikke var korrekt. SJT viste til at de hadde uttalt seg generelt om problemstillingen uten å knytte det til Rørosbanen, men at det i medias gjengivelse var knyttet konkret til denne strekningen.

Det ble uttrykt behov for å avholde ledelsesmøtene halvårlig. Statens jernbanetilsyn tar initiativ til at et slikt møte gjennomføres ultimo 2000.

## **7. Oppsummering**

Det ble ikke foretatt en komplett oppsummering utover en understrekning av de tre forholdene der Statens jernbanetilsyn forventer en umiddelbar aksjon av Jernbaneverket. Forholdene er markert i fet kursiv i rapporten foran. Statens jernbanetilsyn signaliserte at mangel på korrigerende av disse forholdene ville føre til at Statens jernbanetilsyn må vurdere å gi pålegg om utbedring.

## AGENDA

Årlig møte mellom Statens jernbanetilsyn og ledelsen i Jernbaneverket

**Tid:** Mandag 19.06.00 kl.0830-1300

**Sted:** Wergelandsveien 3

- 0830           **1. Agenda, hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne v/ SJT**
- 0840           **2. Sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering i Jernbaneverket v/Jernbaneverket**  
Innledende presentasjon av status og planer vedrørende jernbaneverkets sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering v/S.Killi
- Redegjørelse av status og planer vedrørende myndighetskoordinering og sikkerhetsledelse ved hovedkontoret, regionene og Utbygging v/ Jernbaneverkets øverste ledelse.
- Herunder:
- Oppfølging av frister fastsatt av SJT
  - Kompetanse og rapporteringslinjer for sentrale sikkerhetsledelsesfunksjoner
  - Kvalitetssikring av innhold i svarbrev til SJT
- 0920           **3. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punkt 2.**  
Herunder bla spørsmål til oppfølging, frister og prioriteringer knyttet til Finsetunnelen, Nordlandsbanen, Prosjekt ”registrering og oppfølging av uønskede hendelser –år 2000”
- 1000           **Pause**
- 1005           **4. Redegjørelse for status og planer for implementering av sikkerhetsstyringsforskriften (Hovedkontoret, regioner og Utbygging) v/Jernbaneverkets øverste ledelse**  
Herunder: Prosjekter
- 1030           **5. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punkt 4.**
- 1100           **Enkel lunsj**
- 1130           **6. SJTs erfaring med Jernbaneverkets oppfølging av sikkerhetskritiske forhold. Eksempler. v/SJT**
- 1210           **7. Jernbaneverkets erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet v/Jernbaneverket**
- 1225           **8. Eventuelt**
- 1230           **9. Oppsummering og oppfølging av aksjonspunkter fra ledelsesmøte v/SJT**
- 1300           **Slutt**

**Deltakerliste, ledelsesmøte 19.06.00**

*For Jernbaneverket:*

Steinar Killi, Jernbanedirektør  
Erling Hogstad, Fungerende Organisasjonsdirektør  
Ove Skovdahl, Trafikksikkerhetsdirektør  
Magne Paulsen, Banedirektør  
Sigurd Sandvin, Informasjonsdirektør

*For Statens jernbanetilsyn:*

Sverre Quale, Direktør  
Knut Rygh, Sikkerhetssjef  
Siri Kjær, Leder utredning  
Gunhild Halvorsrud, Leder signal og sikringsanlegg  
Øystein Ravik, Revisjonsleder  
Sjur Sæteren, Revisjonssjef