



Ledelsesmøte med Jernbaneverket

Rapport nr 1-01

Ledelsesmøte med Jernbaneverket

Rapport nr.: 01-01
Arkivkode: 00/449 T632
Møtedato: 05.01.01
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 4. januar 2001.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

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

Utarbeidet dato: 31.01.01

Godkjent dato: 31.01.01

Sign.:

Sign.:

Øystein Ravik
Revisjonsleder

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Jernbaneverkets redegjørelse for omorganisering ved HK og status for etablering av sikkerhetsledelsesfunksjon ved HK, Utbygging og i regionene
3. Jernbaneverkets redegjørelse for :
 - Akseptkriterier relatert til risikoanalyser.
 - Status vedrørende oppfølging av forhold i rapport 3-99 relatert til txp-funksjonen.
4. Spørsmål fra SJT
5. Jernbaneverkets redegjørelse for rapportering, registrering og oppfølging av uønskede hendelser.
6. Spørsmål fra SJT
7. Jernbaneverket redegjør for sitt arbeid med risikokartlegging
 - a) Risikokartlegging ved togframføring
 - b)Risikokartlegging for strekninger uten ATC
8. Spørsmål fra SJT
9. Jernbaneverket redegjør for status for prosjektet Nye Trafikkregler
10. Jernbaneverket redegjør for:
 - JBV's konklusjon vedrørende avgangsprosedyre, samt sikkerhetsfaglig kvalitetssikring av denne.
 - Sikkerhetsstyring i Ebilock prosjektet
11. Eventuelt

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 omorganiseringen ved Hovedkontoret. I tråd med tidligere anbefaling fra Tilsynet omorganiserte Jernbaneverket pr. 1/10-00 øverste ledelse slik at Sikkerhetsdirektør nå rapporterer direkte til Jernbanedirektøren. Jernbanedirektøren opplyste at han er komfortabel med denne omorganiseringen.

Det er utlyst sikkerhetssjefsstillinger i alle regionene. Det er konstituert sikkerhetssjefer i regionene inntil ansettelsene er på plass. Etter planen skal disse være ansatt innen 01.02.01, noe som Jernbanedirektøren varsler at kan bli vanskelig å møte. I Utbygging har kvalitetssjef fått utvidet mandat som dekker sikkerhetssjefstillingen, og har fått ansatt nødvendig kompetansestøtte. Det vil bli egne sikkerhetsledere i de store prosjektene.

Pr. 1/1-01 er Bane/Trafikk delt opp, og Direktør for Bane, Trafikk og Teknikk rapporterer nå direkte til Jernbanedirektør. Regiondirektør Øst er utnevnt til fast stedfortreder for Jernbanedirektøren. Strategiprosess pågår.

I forbindelse med omorganiseringene ble det opplyst at to endringer som er vurdert til å kunne ha mulig sikkerhetsmessig betydning mangler risikovurdering. Inntil risikovurderingene er utført, opprettholdes det tidligere ledermøtet i Bane og Trafikk som eget forum.

Det ble også vist til Utbyggings styringssystem, hvor det står at EN 50126 er implementert. Dette gjelder kun Utbygging, for øvrige enheter følges prinsippene i EN50126 uten at denne implementeres fullstendig.

Myndighetskoordinering er nå beskrevet i 1B-SI.

3. Jernbaneverkets redegjørelse for :

-Akseptkriterier relatert til risikoanalyser.

-Status vedrørende oppfølging av forhold i rapport 3-99 relatert til txp-funksjonen.

Akseptkriterier relatert til risikoanalyser.

Sikkerhetsdirektør ga en overordnet presentasjon av akseptkriteriene. Disse er dokumentert i 1B-SI som nå er utgitt.

Med hensyn på risikoanalyser og måling mot akseptkriterier opplyste han at så langt har infrastrukturen blitt prioritert, på bekostning av trafikkstyring og materiell.

Det ble på spørsmål fra SJT understreket at de overordnede akseptkriteriene er ment brukt pr. banestrekning, ikke for hele Jernbanenettet sett under ett. Bakgrunnen for spørsmålet var at SJT var bekymret for at akseptkriteriene brukes på en måte som tillater store økninger i risikonivået lokalt, for så å vise til akseptabelt risikonivå når dette fordeles på hele Jernbanenettet. Det ble også understreket at grunnleggende krav til sikkerhet ikke skal fravikes, selv om akseptkriteriene oppfylles.

Status vedrørende oppfølging av forhold i rapport 3-99 relatert til txp-funksjonen.

Sikkerhetsdirektør og Organisasjonsdirektør orienterte. For å synliggjøre TXP problematikken har man valgt å fokusere på forhold knyttet til funksjonen gjennom vurdering av primæroppgaver, sekundæroppgaver, fysisk arbeidsmiljø og rekrutteringspraksis knyttet til kompetanse, psyke og helse. Enkeltfeilproblematikken har vært sentral.

JBV/SINTEF gjennomfører en studie av togfremføring på strekninger uten linjeblokk for å avdekke feilhandlinger som kan gi alvorlig personskade eller materiell skade og enkeltfeil som kan medføre slike.

I tillegg har følgende studier blitt gjennomført: Avgangsprosedyre (Scandpower), ATC (DnV), Strekningsanalyse for Nordlandsbanen (Safetec Nordic). Disse analysene har blitt vurdert i sammenheng og har gitt nyttige resultater. Disse vil blant annet bli benyttet som innspill for å sikre TXP kompetanse for å håndtere ulike driftsformer.

Det ble orientert om seleksjonsprosessen. Jernbaneverket opplyste at forrige ledelsesmøte (juni-00) var klargjørende med hensyn til at man hadde konsentrert seg om enkeltforhold for TXP, og i manglende grad vurdert helheten. Nå har man vurdert situasjonen for togledere og sett på paralleller knyttet til TXP. Det ønskes en heving av status for TXP funksjonen. I framtiden vil TXP være rekrutteringsgrunlaget for togledere og seleksjon og utdanning vil derfor bli nærmere knyttet sammen. IFE og Luftfartsverket har vært engasjert for å sette sammen et nytt testbatteri for valg av togledere. Nåværende modell vil bli forkastet fordi resultatene i liten grad er dokumenterbare.

Denne modellen prøves nå ut på erfarne togleder som en kalibrering, og vil bli benyttet ved ansettelsesprosess for 4 nye togledere i uke 6. Metodikken vil etter hvert tas i bruk for valg av TXP.

Det planlegges også en MTO studie på togledersentralen i Oslo, som utføres av IFE.

Det har blitt satt i gang (innen 1/5) et opplegg for systematisk trening av personell innen trafikkstyring, som primært fokuserer på avvikssituasjoner. Dette anser Jernbaneverket for å være et sentralt tiltak. I en senere fase vil også simulator bli vurdert.

I tillegg vil man se på reaksjonsformen ved uhell/tilløp og rutiner for gjeninnsettelse i tjeneste etter feil eller uhell/tilløp.

4. Spørsmål fra SJT

1) S. Quale presiserte at kritikken fra Tilsynets side har vært rettet mot motstanden på tildels høyt nivå for i det hele tatt å ta tak i denne vurderingen, fra dette ble påpekt i 99 og

fram til nylig. Det som nå ble presentert planlagt gjennomført virker tilfredstillende. Han etterlyste imidlertid en forpliktende plan for gjennomføring av dette.

2) SJT viste til den presenterte organisasjonen og spurte om det er noen faglig rapporteringslinje mellom Sikkerhetsdirektør og Sikkerhetsjefene i hovedenhetene. JBV opplyste at rapportering følger linjen. Det er etablert et sikkerhetsfaglig forum, hvor Sikkerhetsdirektør møter sikkerhetslederne i hovedenhetene månedlig. Første møte holdes 9.januar. Annen faglig rapportering går gjennom regiondirektør. Rask faglig rapportering vil være tema på første møte.

Internt i regionene er det grupper for integrert risikostyring som møtes jevnlig.

3) Tilsynet tok opp myndighetskoordinering på bakgrunn av at man på tross av omorganiseringen fortsatt opplever manglende koordinering knyttet til myndighetsforhold.

Jernbanedirektøren svarte at de er oppmerksomme på problemet og at dette vil bli fulgt opp, blant annet i første JL møte.

4) Tilsynet stilte spørsmål om den innledende analysen av TXP's funksjon har tatt for seg beredskapssituasjoner spesielt.

JBV opplyste at dette delvis har vært vurdert og at bærbare telefoner er tatt i bruk som et resultat av dette, for å sikre tilgjengelighet.

5. Jernbaneverkets redegjørelse for rapportering, registrering og oppfølging av uønskede hendelser.

Organisasjonsdirektør orienterte om prosessen med rapportering av uønskede hendelser. Denne har vært kjørt som et tofasert løp. Etter delingen av NSB har det tatt tid å etablere separate registreringssystemer for uønskede hendelser. Fra 1/1-2000 var rutiner etablert og Synergi som verktøy ble tatt i bruk "på nytt". Neste fase er å etablere rutiner for registrering og behandling av data.

Hittil har 240 brukere vært på Synergikurs. Informasjonsbrosjyrer og nye meldeblokker har blitt delt ut til alle ansatte, og i løpet av 2.halvår har det vært holdt 71 informasjonsmøter om rapportering av uønskede hendelser. Antall rapporter har økt betraktelig i løpet av perioden.

Sikkerhetsdirektør viste til rapport fra prosjekt som analyserte bruken av Synergi som rapporteringsverktøy, og vurderte funksjonen til Synergiforum og Risikogruppene og forhold som påvirker rapportering av uønskede hendelser. Prosjektet ble etablert blant annet for å ta høyde for avvik i revisjonsrapport 2-99, og oversendt Tilsynet 21/12-00. Rapporten gjennomgås av deltagerne i Synergiforum som et oppstartmøte for å bygge kompetanse og kultur. Regionledelsen er anbefalt å delta.

Oppfølging av sikkerhetsforhold og uønskede hendelser på ledelsesnivå overfor trafikkutøverne dekkes av samarbeidsmøtet på toppnivå, hvor også SJT deltar. I tillegg

møtes Sikkerhetssjefene i et møte hvor Sikkerhetsdirektør i Jernbaneverket kaller inn. Han trekker med sikkerhetsledere i regionene ved behov.

Risikogruppene i Jernbaneverket skal ha en kvalitetssikringsrolle i forbindelse med sikkerhetsvurdering av store aktiviteter og sikre ledelsesfokus på hendelser med stort tapspotensiale.

6. Spørsmål fra SJT

Tilsynet påpekte at i henhold til etablerte rutiner må hendelser ha et høyt tapspotensiale (risikofaktor over 50) for at Risikogruppen skal vurdere disse. Dette er i rødt område (uakseptabelt) og virker høyt.

JBV repliserte at de vil vurdere å endre kriteriene for behandling av uønskede hendelser i Risikogruppen.

Tilsynet spurte videre om den bebudede prosedyren for trendanalyse av uønskede hendelser er etablert. Dette er ikke klart, JBV sjekker ut.

SJT påpekte at i forbindelse med gjennomgang av signalsystemet NSI63 har det blitt oppdaget mange feil i datagrunnlaget som ligger i Synergi, grunnet manglende kompetanse hos de som registrerer hendelsene. JBV svarte at nettopp kompetanse har vært kraftig fokusert i 2000, og antallet feilregistreringer har blitt vesentlig lavere den siste tiden. Jernbanedirektøren understreket at analysedelen av et rapporteringssystem er vesentlig for å holde motivasjonen for bruk av systemet oppe.

SJT påpekte at det må være klare rutiner for tilbakemelding og beslutning om gjennomføring av tiltak. SJT forventer at dette dokumenteres i en prosedyre.

7. Jernbaneverket redegjør for sitt arbeid med risikokartlegging

a) Risikokartlegging ved togframføring:

JBV viser til deres brev til Arbeidstilsynet sendt uke 52, som også SJT har fått kopi av. Strekningsanalyser er under gjennomføring. De vil danne et foreløpig bilde. I løpet av høsten vil disse analysene bli oppdatert

Foreløpig har infrastruktur blitt prioritert. Trafikkstyring, rullende materiell og samspill-/endringsanalyser vil bli tatt tak i i forbindelse med oppdateringen som planlegges igangsatt i løpet av sommeren.

Tilsynet spurte om vurdering av farlig gods er implementert i analysene. JBV svarte at dette foreløpig kun er reflektert i enkelte av beredskapsplanene. Dette er et internt aksjonspunkt i JBV.

b) Risikokartlegging for strekninger uten ATC:

Endelig rapport oversendt Arbeidstilsynet med kopi til SJT 29/12. JBV vurderer tiltak. Det er et prinsipp at alle strekninger skal fjernstyres og utrustes med ATC. Som mellom løsning skal ATC på ikke fjernstyrte strekninger vurderes, beslutning tas innen 01.05.01.

ATC på alle arbeidsmaskiner er besluttet. Inntil dette er installert vil det være krav om 2

mann på maskinen.

Prosjektgruppen for neste generasjons regelverk gjennomgår alle anbefalingene i rapporten.

O.Skovdahl viste et utkast til samlet risikobilde pr. topphendelse for Sørlandsbanen, Dovrebanen, Bergensbanen og Rørosbanen.

8. Spørsmål/kommentarer fra SJT

SJT tok med utgangspunkt i redegjørelsen for bruk av akseptkriterier og punktet ovenfor, opp planlagt trafikkøkning på Nordlandsbanen (dobling av trafikken på strekningen Rognan –Bodø), som er planlagt å tre i kraft fra 8/1. SJT har 3/1 mottatt en orientering om trafikkøkningen vedlagt en risikoanalyse som ikke er fullstendig, og som viser en økning av risikonivået på Nordlandsbanen med 9% knyttet til risiko for planovergangsulykker. Dette er utfra en sammenligning på nasjonalt nivå i rapporten konkludert å være akseptabelt. SJT ville gjerne vite på hvilket grunnlag dette aksepteres.

JBV viste til at resultatene fra analysen er innenfor akseptkriteriene, og at det er besluttet å dele ut flygeblad og gå ut med informasjon i media om denne trafikkøkningen, som et kompenserende tiltak.

SJT påpekte at forpliktende tiltak knyttet til tidligere revisjoner på Nordlandsbanen enda ikke er på plass, og at det derfor er vanskelig å akseptere en risikoøkning grunnet økt trafikk før risikonivået er vurdert og tiltak iverksatt. Det ble også påpekt at SJT ikke skal godkjenne slike endringer, men at en på bakgrunn av ufullstendig sikkerhetsvurdering og utilstrekkelig gjennomføring av tiltak, kan stanse virksomheten og at dette vurderes gjort i dette tilfellet.

Jernbanedirektøren presiserte at her vil JBV gjennomføre tiltak. Det vil umiddelbart bli vurdert nødvendige tiltak for å kunne iverksette trafikkøkningen. Foreløpige tiltak i form av vakt eller lignende skal være på plass før trafikkøkningen gjennomføres og virkningen av disse dokumenteres. Dette vil kunne være akseptabelt for Tilsynet.

Jernbaneverket vil også i løpet av 3 uker komme opp med en plan for tiltak for permanent å redusere risikonivået.

SJT presiserte her at uansett kost/nytte vurderinger, må en del grunnleggende tekniske krav som representerer en minimumsstandard være ivaretatt.

9. Jernbaneverket redegjør for status for prosjektet Nye Trafikkregler

Trafikkdirrektør orienterte. Omfanget har vist seg å være vesentlig større enn forventet. Bemanning og budsjett er godkjent økt med 100% for 2001 i forhold til 2000. Det er nå etablert en sikkerhetsledelsesfunksjon i prosjektet. Jan Skriver ivaretar denne funksjonen.

Framdriftsplanen er endret. Status er at risikoanalysene er gjennomført og skal ut på høring. Parallelt med dette vurderes hva som skal regles.

Utfordringer videre :

- Krav til analysene
- Endringsanalyser for detaljerte regelendringer
- Godkjennelsesprosess
- Rolleendring mellom JBV/SJT

10. Jernbaneverket redegjør for:

-JBV's konklusjon vedrørende avgangsprosedyre, samt sikkerhetsfaglig kvalitetssikring av denne.

-Sikkerhetsstyring i Ebilock prosjektet

Avgangsprosedyre:

Etter at avgangsprosedyre og analyse ble returnert, har ny prosess blitt igangsatt.

Tiltaksplan skal være på plass innen 1/2.

SJT tok opp faglig kvalitetssikring i denne sammenheng. Jernbanedirektøren beklaget manglende kvalitetssikring og opplyste at forbedringspotensialet var kjent.

Ebilock 950:

Plan for lukking av avvik etter revisjonen vil bli sendt innen 22/1. Det søkes nå eksternt etter sikkerhetsleder for prosjektet. For øvrig intet nytt.

11. Eventuelt

1)Typeaksept rullende materiell

Tilsynet etterlyste bebudet prosedyre for typeaksept for rullende materiell akseptert av ledelsen i JBV. JBV orienterte om at denne har avvventet ferdigstillelse av 1B-SI. Den etablerte praksis som brukt på type 93 (og nå 72) har aksept i ledelsen. Nivå 3 prosedyre etableres innen 1/4 -01.

2) Ressurs/signal: Hvordan forsikrer JBV seg at ressursbruk knyttet til handlingsplan etter Åsta ikke går ut over daglig drift og vedlikehold av sikkerhetskritiske anlegg? Tilsynet tok opp overnevnte spørsmål. M. Paulsen viste til brev skrevet til hovedenhetene i forbindelse med handlingsplanen der det er presisert at tiltakene ikke skal gå ut over daglig drift. Det er gitt krav til umiddelbar varsling fra regionene dersom dette gir ressursproblemer. Det er så langt ikke gitt tilbakemelding om negative konsekvenser. Det er inngått en rekke avtaler med leverandører for å møte behovet.

Jernbanedirektøren understreket at han har gjort det klart at der det blir konflikter skal dette ikke redusere sikkerhetsnivået, men tas på regularitet. Dette vil presiseres på neste JL møte.

Sikkerhetsdirektør vil følge denne saken nøye. Foreløpig er ikke belastningen svært stor, og det er foreløpig vanskelig å forutse når toppene kommer.

3.) Rutine for S-sirkulære

SJT tok opp ny rutine for distribusjon av S-sirkulære mottatt som utkast, der det står at systemet trer i kraft 7/1-01. Alle prosedyrene i rapporten er foreløpige og det er basert på utstrakt elektronisk distribusjon.

JBV orienterte om at systemet tas i bruk som planlagt. Inntil det er forsikret at det nye systemet fungerer, vil både nytt og gammelt system kjøres i parallell. Før endelig implementering skal alle prosedyrer være endelige.

Togleder har plikt til å forvise seg om at trafikkutøvere har mottatt S- og T-sirkulære. JBV sjekker om mottakskontroll er god nok.

4) Nødkommunikasjon og ventilasjon i Lieråstunnelen

Tilsynet viste til plan for forsert installasjon av nødkommunikasjon og ventilasjon i Lieråsen tunnel. Planen kan aksepteres av SJT. JBV tar imidlertid forbehold om frigjøring av midler for gjennomføring. SJT presiserte at Tilsynet forutsetter at utstyret installeres i henhold til planen. Dersom denne ikke holdes vil tiltak måtte vurderes.

11. Oppsummering

S. Quale takket for et konstruktivt møte og gjorde en kort oppsummering av aksjoner som ble gitt i møtet:

Nr.	Aksjon	Ansvarlig
1.	Innskjerpe rutiner for myndighetskoordinering og faglig kvalitetssikring	JBV
2.	Vurdere kriterier for behandling av uønskede hendelser i Risikogruppen	JBV
3.	Etablere prosedyre for trendanalyser	JBV
4.	Dokumentert rutine for gjennomføring av tiltak etter rapport av uønskede hendelser, samt rutiner for tilbakemelding	JBV
5.	Umiddelbare tiltak for å opprettholde et akseptabelt risikonivå på Nordlandsbanen ifm trafikkøkning planlagt 8/1	JBV
6.	Fullstendig risikoanalyse av trafikkøkning på Nordlandsbanen og plan for gjennomføring av risikoreduserende tiltak innen 01.02.01	JBV
7.	Oppdatert analyse av avgangsprosedyre med konklusjon innen 01.02.01	JBV
8.	Etablere prosedyre for typeaksept av rullende materiell innen 01.04.01	JBV
9.	Oppdatere prosedyrer knyttet til S-sirkulærer og sjekke opp mottakskontroll før endelig implementering	JBV
10.	Handlingsplan knyttet til TXP. Tilsynet ønsker oversendt informasjon rundt plan knyttet til vurdering av kompetanse/opplæring, egnethet m.v	JBV
11.	Oversende relevante deler av revisjonsplanen for 2001 til JBV	SJT

Agenda**Årlig møte med ledelsen i Jernbaneverket**

05.01.01 kl. 11-15. Sted: Statens Jernbanetilsyn, Wergelandsvn. 3.

11.00	Agenda, presentasjon av deltakere, møtets hensikt
11.10	JBV v/Jernbanedirektør redegjør for omorganisering ved HK og status for etablering av sikkerhetsledelsesfunksjon ved HK, Utbygging og regionene
11.25	JBV redegjør for : -Akseptkriterier relatert til risikoanalyser -Status vedrørende oppfølging av forhold i rapport 3-99 relatert til txp-funksjonen
11.45	Spørsmål/kommentarer fra SJT
12.00	Lunsj
12.45	JBV redegjør for rapportering, registrering og oppfølging av uønskede hendelser.
13.10	Spørsmål/kommentarer fra SJT
13.20	JBV redegjør for sitt arbeid med risikokartlegging mht -risikokartlegging ved togframføring (eks. last, farlig gods) -risikokartlegging for strekninger uten ATC -prioritering av tiltak
13.40	Spørsmål/kommentarer fra SJT
13.50	Nye trafikkregler, JBV redegjør for status
14.00	JBV redegjør for: - JBV's konklusjon vedrørende avgangsprosedyre, samt sikkerhetsfaglig kvalitetssikring av denne. - Sikkerhetsstyring i Ebilock-prosjektet
14.30	Spørsmål/kommentarer fra SJT
14.40	Eventuelt
14.50-15.00	Oppsummering ved SJT

Deltagere:

Jernbaneverket:

S. Killi

E. Hogstad

M. Paulsen

S. Horrisland

J. Melsom

Ove Skovdahl

Jernbanedirektør

Organisasjonsdirektør

Banedirektør

Informasjonsdirektør

Trafikkdirktør

Sikkerhetsdirektør

Statens Jernbanetilsyn:

Sverre Quale

Knut Rygh (delvis)

Sjur Sæteren

Gunhild Halvorsrud

Liv M Bjørnå

Øystein Ravik

Direktør

Sikkerhetssjef

Revisjonssjef

Leder signal og sikringssystemer

Leder risikoanalyse

Revisjonsleder