



Overføring av Gardermobanens infrastruktur til Jernbaneverket

RAPPORT FRA TILSYNSMØTE

Rapport nr 5-01

Overføring av Gardermobanens infrastruktur til Jernbaneverket

RAPPORT FRA TILSYNSMØTE

Rapport nr.: 5-01
Arkivkode: 00/280 T63
Møtedato: 03.05.01
Foretak: Flytoget A.S., Jernbaneverket
Kontaktperson: John Karstein Tønesen

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en oppsummering av møtet 3/5-01 der Jernbaneverket og Flytoget A.S presenterte hvordan noen spesifikke elementer innen ivaretagelse av trafikksikkerhet vil bli håndtert, i forbindelse med overføringsprosessen av Gardermobanens infrastruktur til Jernbaneverket.

Intensjonen med rapporten er ikke å gi et utfyllende møtereferat.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Øystein Ravik
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

1. Innledning

Tilsynsmøtet avholdt 3/5-01 er et ledd i prosessen med godkjenning av overføring av Gardermobanens infrastruktur fra Flytoget A.S.(tidligere NSB Gardermobanen A.S) til Jernbaneverket. Tilsynet har tidligere avholdt et tilsynsmøte 1/12-00, som resulterte i Tilsynets rapport 14-00. Det har i tiden fra denne rapporten ble gitt ut vært arbeidet med de enkelte punktene i rapporten, og en status på dette gis nedenfor.

Gardermobanen vil etter overføring til Jernbaneverket bli organisert som en del av Region Øst, i en enhet som heter Hovedbanen, Drammensbanen, Gardermobanen (HDGB). Det vil bli opprettet en egen driftsavdeling for Gardermobanen, hvor mye av dagens organisasjonsstruktur i Gardermobanen opprettholdes (på tvers av øvrig organisasjonsstruktur). Det vises her til rapporten fra Arbeidsgruppe 1. Jernbaneverket understreker at de har større jernbanefaglig bredde enn Flytoget A.S og at større bruk av felles faglige ressurser derfor er naturlig.

Dokumentasjonen har vært under oppdatering helt fram til tilsynsmøtet. På møtet ble det overlevert en oppdatert søknad om godkjenning av overføring av infrastrukturen for Gardermobanen til Jernbaneverket, denne sendes også offisielt med brev. Oppdatert endringsanalyse som viser sikkerhetsmessige konsekvenser av dette var ikke ferdigstilt til møtet og blir ettersendt i løpet av uken. På bakgrunn av at Statens Jernbanetilsyn ikke har hatt anledning til å gjennomgå de oppdaterte dokumentene på forhånd, ble møtet noe mindre omfattende enn planlagt, og enkelte forhold må tas opp i etterkant av møtet.

Aksjonene gitt i møtereferatet sees som forutsetninger for at godkjenning kan gis.

2. Status på aksjoner fra Rapport 14-00

Uavklarte punkter fra rapport 14-00 ble videreført i dette tilsynsmøtet. Rapport 14-00 kan dermed ansees for lukket.

Punktene nedenfor refererer seg til de tilsvarende punktene i rapport 14-00, og status før dette tilsynsmøtet:

2.1 Sikkerhetsledelsesfunksjonen

Avklart.

2.2 Sikkerhetskoordinator

Avklart

2.3 Rapportering av uønskede hendelser

Avklart som eget punkt. Tas videre opp i forbindelse med endringsanalysen.

2.4 RAMS

Avklart

2.5 Risikovurderinger

Avklart.

2.6 Sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP)

Avklart.

2.7 Sikkerhetstekniske forhold

-Tilsynet krever at det på basis av eksisterende risikoanalyser lages en risikoanalyse som viser om risikonivået er opprettholdt ved delingen og eventuelle tiltak som må gjennomføres for at dette skal tilfredstilles. Videre at det lages en forpliktende plan for å oppdatere den totale risikoanalysen med jevne mellomrom for at Jernbaneverket skal forsikre seg om at sikkerhetsnivået blir opprettholdt.

Aksjon: Jernbaneverket innen 01.01.01 (Punktet er utestående, skal dekkes gjennom planlagt endringsanalyse)

-Jernbaneverket må før eventuell godkjenning klargjøre om eksisterende prosedyreverk er tilstrekkelig, og dokumentere at eventuelle nye grensesnitt ivaretas av eksisterende prosedyreverk.

Avklart.

3. Møtereftrat

Det har vært avholdt 2 oppfølgingsmøter med Jernbaneverket siden siden siste tilsynsmøte. (14/3-01 og 28/3-01). I tillegg til utestående punkter fra Rapport 14-00, har også tekniske forhold vært tema, og basert på dette ble følgende punkter tema for tilsynsmøtet:

1. ATC godkjenning
2. Endringsanalyse, SJT's kommentarer til utkast (rev.1, 24.04.01)
3. Kompetansekartlegging (Innvirkning fra Region Øst).

SJT holdt en kort innledning hvor formålet med møtet som ledd i oppfølging av godkjenningsprosessen ble nevnt.

3.1 ATC godkjenning

Endelig aksept av ATC fra assessor gjenstår. SJT har forlangt at en realistisk forpliktende framdriftsplan blir etablert før godkjenning av overføring av infrastrukturen kan gis.

På møtet la JBV fram en forpliktende plan for fremskaffelse av underlaget for assessors aksept. Framdriftsplan for dette er gitt i vedlegg 12 til søknaden som ble overlevert i møtet. Denne innebærer at SAT dokumentasjon skal være klar innen 01.08.01.

Sammenstilling av SAT utført før fasene ATC-fix1 og ATC-fix2 skal være klare innen 01.08.02.

Aksjon: SJT avklarer internt om dette er akseptabelt fra Tilsynets side.

3.2 Endringsanalyse

SJT har mottatt et utkast til endringsanalyse som skal dokumentere hvordan overføring av infrastrukturen til Gadermobanen vil påvirke sikkerheten. Rapporten er under omarbeidelse etter intern høring, og vi foreligge i ny utgave i løpet av uke 18. SJT la allikevel fram noen overordnede kommentarer til analysen.

a) Det er valgt en metodikk hvor endringsanalyse tar utgangspunkt i topphendelsene i risikoanalysen for Gardermobanen. Endringene er hovedsakelig av prosedyremessig og organisatorisk art og disse kommer dårlig fram i analysen. Blant annet synliggjøres nye

grensesnitt og effekt av disse i liten grad. Analysen gir gjennom sin oppdeling et lite nyansert bilde av endringene.

JBV svarte at disse forholdene er identifisert og blir ivaretatt i den oppdaterte analysen.

Aksjon: JBV innen 20.05.01

b) Beskrivelsen av de sikkerhetsrelaterte fora er ikke fullstendig i endringsanalysen. Blant annet er ikke Flytogets fagmøte sikkerhet, som var GMB direktør's sikkerhetsmøte beskrevet. Det er heller ikke beskrevet noe tilsvarende forum i JBV-RØ.

Slik utkastet til endringsanalysen beskriver de sikkerhetsrelaterte fora i regionen, deltar verken banesjef eller regiondirektør i noen av disse på fast basis. **Dette er ikke akseptabelt for Tilsynet.**

Tilsynet ber om at det lages en framstilling av GMB's sikkerhetsrelaterte fora og plassering i linjen, inklusive deltagere og hyppighet, og hvordan disse ivaretas i JBV på tilsvarende måte.

Aksjon: JBV innen 20.05.01

c) "HUL"-analysen gir slik den framstår ingen reell vurdering av endring i risikobilde. Dette har som nevnt under punkt a) blant annet med oppdeling av analysen gjøre.

Jernbaneverket opplyste at dette vil bli ivaretatt i den oppdaterte endringsanalysen.

Aksjon: JBV innen 20.05.01

d) Jernbaneverket har en høyere terskel for å bringe uønskede hendelser opp til Risikogruppermøtet enn Flytoget. (JBV bruker risikofaktor >50, mens Flytoget bruker >20). Dette gir etter Tilsynets oppfatning JBV's ledelse langt dårligere grunnlag for å være oppdatert på det reelle risikobildet enn tilfellet var for Flytogets ledelse. Tilsvarende vil hendelser med høyt risikopotensiale, men forholdsvis lav frekvens ikke få nødvendig oppmerksomhet. (Hendelser som kategoriseres med en risikofaktor over 50, forekommer etter informasjon som Tilsynet får svært sjelden.)

I tillegg har JBV redusert frekvensen av enkelte av sikkerhetsmøtene.

Disse forholdene er ikke berørt i endringsanalysen.

Tilsynet krever at JBV viser hvordan sikkerhetsnivået og ledelsens fokus på sikkerhet vil opprettholdes på tross av disse endringene.

Aksjon: JBV innen 20.05.01

(Dette forholdet er også berørt i en tilsynsrapport som omhandler sikkerhetsstyring generelt i JBV. (Rapport 3-01). Her er det påpekt at nivået for å løfte rapporter om uønskede hendelser til ledelsen er for høyt. Denne saken følges opp gjennom oppfølging av rapport 3-01.)

JBV bekreftet på forespørsel fra SJT at JBV og Flytoget A/S er omforent om metodikk og resultater fra endringsanalysen. SJT forutsetter at dette også er tilfelle med den oppdaterte analysen.

3.3 Kompetansekartlegging, involvering fra Region Øst.

JBV har utarbeidet kompetansekrav til stillinger av sikkerhetsmessig betydning. Disse er ikke dekkende for Gardermobanen. Region Øst har planlagt å utarbeide dekkende kompetansekrav innen 01.06.01. Eventuelt gap må kartlegges og tiltak iverksettes, som følge av dette. Forpliktende plan framlegges sammen med kompetansekravene. (Eksisterende krav er vedlagt søknadens vedlegg 22, som ble overlevert på møtet).

Aksjon: JBV innen 01.06.01

3.4 JBV presenterte oppdatert dokumentasjon

Oppdatert søknad ble overlevert. JBV gikk gjennom kapittel 12, som beskriver konklusjonene i forbindelse med overføring av infrastrukturen fra Flytoget til JBV.

SJT kommenterte at JBV's sikkerhetsmål ikke møter krav om forbedring av risikonivået for Gardermobanen. (GMB har et høyere sikkerhetsnivå enn Jernbanenettet for øvrig). Her henviste JBV til dokumentasjonen og sikkerheshåndboken for Gardermobanen, hvor målsettingen til NSB-Gardermobanen er beholdt.

JBV opplyste at det ikke er gjort endringer, annet enn kosmetiske, på driftshåndbok og trafikk- og el-sikkerhetsbestemmelser.

Oppdatert beredskapsplan opplyser JBV at vil foreligge 01.06.01.

Deltagere ved tilsynsmøte 03.05.2001

I tabellen under er det gitt en oversikt over hvilke personer ved virksomheten/bedriften som deltok under tilsynsmøtet.

Navn	Enhet
Tore Myhrvold	Flytoget AS
Bjørn G. Hillestad	Region Øst
John K. Tønnessen	Region Øst
Monika L.Ekenes	Region Øst
Bjørn Forsmo	Flytoget AS

Fra Statens Jernbanetilsyn:

Øystein Ravik	SJT
Gunhild Halvorsrud	SJT