



**Årlig møte med
ledelsen i Jernbaneverket**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 9-01

Årlig møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 9-01
Arkivkode: 01/146 T632
Møtedato: 23. august 2001
Foretak: Jernbaneverket
Kontaktperson: Sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en oppsummering av Jernbaneverkets organisering av og arbeid med trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn den 23. august 2001.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Øystein Ravik
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.
2. Organisasjonsmessig status i JBV etter omorganisering ved HK.
3. Tilsynet orienterer om status på regelverkprosjektet
4. Arbeidet med strategisk sikkerhetsprogram i JBV
5. Tilsynets brev av 050701, knyttet til oppfølging av Åsta rapporten, samt risikoforhold ved Trafikkledersentralen ved Oslo S.
6. JBV redegjør for samordning med andre trafikktøvere knyttet til rapportering, registrering og oppfølging av uønskede hendelser.
7. Prioriteringer av sikkerhetstiltak ihht handlingsplanen og NTP.
8. Kommende kjøreveiprojekter som trenger godkjenning fra Tilsynet.
9. Eventuelt
10. Oppsummering m/oppfølgingspunkter

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.

På forespørsel fra Jernbaneverket redegjorde tilsynet nærmere for møtets hensikt og rapporteringsform. Ledelsesmøter er en spesiell form for tilsynsmøter hvorfra det skrives en formell tilsynsrapport. Eventuelle pålegg gis normalt ikke i en slik rapport, men i egne brev.

Følgende forkortelser for organisatoriske enheter benyttes i rapporten:

JBV: Jernbaneverket
HK: Jernbaneverket Hovedkontoret

Punktene beskrevet som oppfølgingspunkter under punkt 11 er ikke å betrakte som formelle pålegg eller avvik med mindre dette er klart spesifisert for det enkelte punkt. Oppstillingen er ment som et nyttig underlag som kan brukes i den videre dialog og tilsyn med Jernbaneverket og det vil være naturlig å gjennomgå listen ved de regelmessige statusmøter/kontaktmøter som avholdes mellom Jernbaneverket og tilsynet.

2. Organisasjonsmessig status i JBV etter omorganisering ved HK.

JBVs redegjørelse:

Hele Jernbaneverkets øverste ledelse var tilstede på ledelsesmøtet med Tilsynet. Jernbanedirektøren redegjorde for organisasjonsendring gjennomført fra 1.juni 2001. Mulige sikkerhetsmessige effekter ble vurdert i en prosess med DnV som samarbeidspartner.

Noen av endringene er:

- Kvalitetsavdelingen inklusive revisjon er nå lagt inn under sikkerhetsdirektør.
- Rullende materiell er flyttet til Banesystem (sammen med tidligere teknisk avdeling).
- Jernbaneverkets trafikkutøverrolle skal ivaretas av Forvaltning.

På spørsmål fra Tilsynet opplyste Jernbaneverket at tekniske forhold knyttet til signalsystemer ligger under Banesystem.

Det pågår et utredningsarbeid knyttet til organisering av trafikkstyring, som også sees i sammenheng med forskriftsarbeidet som pågår.

Jernbaneverket har gjennomført en omfattende strategiprosess siste året. Dette har ledet fram til 6 definerte hovedmål med strategier, som gjennom et lederseminar med 140 deltagere er forankret i Jernbaneverkets ledelse.

3. Tilsynet orienterer om status på regelverkprosjektet

Tilsynet orienterte om regelverksprosjektet som foruten å se på mulige forenklinger og strukturforbedringer av eksisterende forskrifter også har vurdert om kravdokumentene til NSB og JBV (NSB-trykk og JD-dokumenter) har et innhold som etter forvaltningsloven er å anse som forskrift og eventuelt bør kunngjøres som dette. Prosjektet har verifisert at fordelingen av bestemmelser mellom NSB BA og Jernbaneverket ved splittingen i 1996 også i dag virker rimelig ut fra oppgavefordelingen mellom de to. Det er konkludert med at samtlige NSB-trykk er å anse som bestemmelser av intern karakter. Når det gjelder Jernbaneverkets JD dokumenter er det konkludert med at deler av trafiksikkerhetsbestemmelsene (JD300 serien) inneholder bestemmelser som etter forvaltningsloven er å anse som forskrifter.

Prosjektet har gått gjennom og vurdert hvilke dokumenter som bør forskriftsfestes. I første omgang er det besluttet å forskriftsfeste JD320-324 (signalbestemmelser) og JD340-342 (framføringsbestemmelser). For å sikre at prosessen er håndterbar har man valgt å gå skrittvis fram. Prinsippet bak forskriftsfesting av JD320-324 og JD340-342 er at denne i utgangspunktet ikke skal medføre materielle endringer i regelverket. Slike endringer gjøres i neste fase som ledd i TRJ2003 prosjektet. Dette oppnås ved at disse JD dokumentene i hovedsak forskriftsfestes slik de er, og beholder sin referanse til JD systemet.

Ansvarsfordelingen for oppgaver endres dermed ikke i forhold til tidligere. Prosjektet har også fått gjennomført en uavhengig juridisk betenkning som konkluderer med at forskriftsfesting ikke medfører endret rettslig stilling for det utøvende personellet så lenge det materielle innholdet i bestemmelsene ikke endres. Når det gjelder myndighet til å fatte operative beslutninger, er dette beskrevet i dokumentene i dag.

Når det gjelder godkjenningsmyndighet vil følgende forhold bli overført til tilsynet:

- Tillatelse til permanent kjøring uten ATC
- Tillatelse til at spesielt materiell kan kjøre uten togradio/mobiltelefon
- Tillatelse til at persontog kjøres fast uten ombordansvarlig.

Forøvrig blir JBV's myndighet uendret.

I de nye forskriftene benevnes "Trafikksikkerhetsmyndigheten" "Trafikkansvarlig funksjon i Jernbaneverket". I dag innehas denne funksjonen av etatsdirektør for Trafikk og samfunnskontakt.

Det er prosjektets og tilsynets mål at forskriftsfesting skal medføre et minimalt behov for endringer i JBV's styringssystem.

Det er også et mål at trafikkutøverne ikke skal merke noen praktisk endring i forbindelse med forskriftsfesting. Jernbaneverket skal ha den samme kommunikasjon med trafikkutøverne i den operative virksomheten som før, utgi T- og S-sirkulærer som før og distribuere informasjon som er nødvendig for å kunne trafikere statens jernbanenett uavhengig av at deler av dette nå blir forskrift.

Spørsmål fra JBV:

- Tilsynet opplyste at det er gjennomført en sikkerhetsvurdering av å forskriftsfeste de aktuelle JD dokumentene. Denne har noen anbefalinger rettet mot tilsynet. Disse følges opp og skal være lukket før forskriftsfesting gjøres.
- Tilsynet opplyste at forskriftene vil bli sendt på høring i nær fremtid.
- JBV påpekte at en rekke formelle forhold må være avklart før denne endringen endelig kan gjennomføres.

- Tilsynet tilbød å gi en tilsvarende presentasjon for større deler av organisasjonen. Jernbaneverket tar videre initiativ.

4. Arbeidet med strategisk sikkerhetsprogram i JBV

JBVs redegjørelse:

Sikkerhetsdirektør redegjorde for det strategiske sikkerhetsprogrammet. JBV ønsker å gi Tilsynet en mer detaljert orientering og vil ta kontakt for å avtale dette nærmere.

Basis for det strategiske sikkerhetsprogrammet er prosessen som har pågått med etablering av mål, strategier for å nå disse målene og konkretisering av disse i virksomhetsplanene.

Det strategiske sikkerhetsprogrammet er delt inn i følgende hovedområder:

- Infrastruktur
- Trafikkstyring
- Rullende materiell

Jernbaneverket har nå ferdigstilt strekningsbaserte risikoanalyser (strekningsanalyser), som blir aktivt brukt i den videre planleggingen av sikkerhetsarbeidet. Jernbaneverket vil blant annet oppdatere gjeldende beredskapsplaner basert på strekningsanalysene.

Knyttet til infrastruktur ble det gitt en orientering om nødstoppsystem på stasjoner på ikke fjernstyrte strekninger. Det er valgt et konsept, som ivaretar både inn- og utkjør fra stasjonene.

Tilsynet påpekte at det i forbindelse med nåværende bruk av ATC på Rørosbanen ble identifisert noen uforutsette forhold knyttet til driftssituasjonen. JBV opplyste at en totalsikkerhetsvurdering av nødstoppsystemet knyttet opp mot drift er under arbeid. Region Nord vurderer separat de identifiserte forholdene på Rørosbanen.

Det er knapphet på ressurser og noen fast dato for implementering kan derfor ikke gis. JBV oversender varsel om kjøreveiprojekt som dekker nødstoppsprosjektet i nærmeste framtid. JBV orienterte kort om tiltak knyttet til tunnelsikkerhet. Nødlis og ledesystemer for evakuering er forhold som har fokus. De viste bla annet til tiltak gjennomført i Lieråsen tunnel.

Det ble videre orientert om arbeidet med å kartlegge og kategorisere risikoforhold knyttet til de 4800 planovergangene som er på JBV's nett. Dette arbeidet er i rute og vil ferdigstilles i løpet av året. Kostnadene med å sikre planovergangene er så store at denne kategoriseringen er helt nødvendig for å kunne prioritere. JBV ba om at det blir holdt et nytt statusmøte for prosjektet og vil komme tilbake til dette.

Tilsynet påpekte at for de planovergangene som identifiseres som farlige, må det umiddelbart iverksettes tiltak og ikke ventes til kartleggingsprosjektet er ferdig. JBV opplyste at det er laget en egen handlingsplan for disse.

Knyttet til Trafikkstyring ble det orientert om trafikkstyringsprosjektet og arbeidet med trafikkhåndbok. Det settes nå i gang et analysearbeid for å etablere en oversikt over sikkerhetsmessig akseptabel kapasitetsutnyttelse på nettet. Tilsynet tok i denne sammenheng opp om man vurderer sporbruk i forhold til det å minimalisere ferdsel over spor. JBV svarte at dette ligger i ruteplanleggingen.

Med basis i oppdaterte kompetansekrav innen sikkerhet og gjennomføring av gap analyser planlegger Jernbaneverket å ha gjennomført første runde med opplæring innen 2003.

Knyttet til rullende materiell, ble typeakseptprosessen og rollene knyttet til dette berørt. Tilsynet vil be om et separat møte om dette.

Jernbaneverket delte ut en ny folder på møtet, der hovedmålene med tilhørende strategier er presentert.

5. Tilsynets brev av 050701, knyttet til oppfølging av Åsta rapporten, samt risikoforhold ved Trafikkledersentralen ved Oslo S.

Jernbaneverkets redegjørelse:

Jernbaneverket har iverksatt aktiviteter innenfor to hovedområder som resultat av brevet. Det ene området er kontroll med trafikkstyring, det andre området er kontroll med kvalitetssikring og oppfølging av tiltak.

Knyttet til det siste vil det nå bli etablert en avviksdatabase som tar for seg både interne og eksterne revisjoner. Til dette vil det bli lagt en rutine som også skal ivareta kvaliteten på tiltak. Stikkprøver vil bli tatt på bakgrunn av kritikalitet.

Knyttet til trafikkstyring og situasjonen på Oslo S spesielt orienterte JBV om hovedtrekkene i sitt svar som har frist 2808. Som strakstiltak har JBV besluttet å trekke inn dispensasjon til å arbeide 16 timer i strekk, noe som i praksis betyr at doble vakter ikke lenger er tillatt. Jernbaneverket har sett at denne ordningen ble utnyttet i langt større grad enn det som var opprinnelig intensjon. Likeledes er det igangsatt en kampanje for rekruttering. Uttelling av dette får man først om noe tid. Det er i mellomtiden dialog med toglederene om hvordan

manglende ressurser kan dekkes opp for på en forsvarlig måte. Blant annet har sammenkobling av flere strekninger som togleder skal håndtere vært vurdert. En risikoanalyse har vist at dette kan aksepteres, under forutsetning av at det ikke pågår anleggsarbeid på strekningene, men det vil få andre uønskede konsekvenser slik som utsettelse av vedlikeholdsoppgaver. Det arbeides med å få til en bakvaksordning. Jernbaneverket understreket at de har kontroll med situasjonen.

Når det gjelder håndtering av rapporter om uønskede hendelser og tilbakemelding til de som rapporterer, er man i ferd med å forenkle rapporteringssystemet for å få en mer effektiv håndtering som skal sikre nødvendig tilbakemelding.

Dekningskart for mobiltelefon er distribuert til toglederene.

Spørsmål fra Tilsynet:

Tilsynet ba om en klargjøring av togleders ansvar knyttet til overvåkingsplikten med referanse til kravene i JD341 og S-sirkulære 14-2000. JBV bekreftet at togleder ikke har et objektovervåkingsansvar, og følgelig ikke har plikt til å kontinuerlig overvåke trafikken. Togleder skal optimalisere trafikkavviklingen på en sikker måte. Akustisk alarm er et hjelpemiddel for dette. Det er lokfører som har framføringsansvaret.

6. JBV redegjør for samordning med andre trafikkutøvere knyttet til rapportering, registrering og oppfølging av uønskede hendelser.

Punktet ble delvis berørt under punktet foran. JBV viste til de samarbeidsfora som er beskrevet i 1B-Si , der blant annet Synergi forum er sentralt.

Tilsynet viste til at de fortsatt får informasjon om at f. eks lokførere observerer forhold som er JBV's ansvar, hvor det ikke observeres noen reaksjon på rapportene. Det ble blant annet referert til et eksempel knyttet til tømmerhåndtering nær linjen. SJT vil komme tilbake til dette konkrete eksemplet.

7. Prioriteringer av sikkerhetstiltak ihht handlingsplanen og NTP.

JBV orienterte:

Den kraftige omprioriteringen med hensyn på sikkerhet som ble gjort i fm. NTP arbeidet står fast. Dette betyr at sikkerhetsrelaterte tiltak beholdes og at dette vil gå ut over nyanlegg. Den reviderte planhåndboken har krav til risikoanalyser på sentral plass, og strekningsanalysene blir sentrale ved framtidig prioritering.

Spørsmål fra Tilsynet:

Tilsynet tok med bakgrunn i redegjørelsen opp forholdene i Finsetunnelen, der JBV har frist til 1/11-01 med å ferdigstille sikkerhetsrelaterte tiltak. Etter de opplysningene Tilsynet har er dette arbeidet ikke påbegynt fordi det ikke er satt av midler til dette i Region Vest.

Jernbaneverket bekrefter at enkelte av tiltakene ikke blir realisert. Tilsynet påpekte at der JBV er klar over at tiltak ikke kan gjennomføres i henhold til avtalte frister, forventes det at Tilsynet får informasjon om dette i god tid før fristene utløper. Denne informasjonen må også oppgi hvilke kompenserende tiltak som da eventuelt iverksettes.

Tilsynet viste til NSB prosjektet om krav til kunnskap om kjørevei for lokfører og ville vite om JBV er involvert i dette. JBV opplyste at dette styres av NSB, JBV har bedt om en orientering for å komme i dialog. Tilsynet ber om å bli informert om framdrift.

8. Kommende kjøreveiprosjekter som trenger godkjenning fra Tilsynet.

JBV orienterte:

Foruten Sandeparsellen, Bryne og Nykirkeanlegget er det ikke andre aktuelle prosjekt i nær framtid i planprosessen.

Nødstoppsystemet kommer utenom denne planprosessen.

9. Eventuelt

Følgende punkter ble tatt opp under eventuelt:

1. Tilsynet har fått henvendelser fra konsulentselskaper som dreier seg om oppgaver knyttet til jernbanevirksomhet i JBV's tjenesteenheter (Baneservice, Bane Energi etc) uten at dette har vært koordinert i Jernbaneverket sentralt. JBV opplyste at disse henvendelsene skulle vært koordinert og at det tas opp internt.
2. Tilsynet tok opp incitamentsavtale mellom Flytoget og JBV. Det ble enighet om at Tilsynet sender et separat brev om saken.
3. JBV benytter begrepet "sikkerhet" synonymt med tilsynets begrep "trafikk sikkerhet". Dette er valgt fordi "trafikksikkerhet" tradisjonelt i jernbanesammenheng har hatt en annen betydning enn tilsynets definisjon. For å unngå uklarheter i egen organisasjon har JBV derfor valgt å benytte "sikkerhet". JBV anbefaler Tilsynet å gjøre samme vurdering.

10. Oppsummering m/oppfølgingspunkter.

Tilsynet takket for en positiv dialog.

Møtet ble avsluttet med en kort oppsummering av oppfølgingspunkter:

JBV ønsker å gi Tilsynet en mer detaljert orientering om strategisk sikkerhetsprogram og vil ta kontakt for å avtale dette nærmere.

JBV tar eventuelt initiativ for å få presentert regelverksprosjektet for sentrale medarbeidere.

JBV ba om at det blir holdt et nytt statusmøte for planovergangsprosjektet og vil komme tilbake til dette.

Tilsynet vil be om et separat møte om typeakseptprosessen og rollefordelinger.

JBV orienterer Tilsynet om framdrift på prosjektet kunnskap om kjørevei for lokfører.

JBV orienterer Tilsynet om status for tiltak i Finsetunnelen.

Tilsynet vil etterspørre grunnlaget for incitamentsavtale mellom Flytoget og Jernbaneverket.

Agenda

Møte med ledelsen i Jernbaneverket

23.08.01 kl. 9-15. Sted: Statens Jernbanetilsyn, Wergelandsvn. 3.

1.	09.00	Agenda, presentasjon av deltakere, møtets hensikt
2.	09.10	JBV v/ Jernbanedirektør redegjør for organisasjonsmessig status etter omorganisering ved HK.
3.	09.25	Tilsynet orienterer om status på regelverksprosjektet.
	10.10	Kort pause
4.	10.20	JBV redegjør for sitt arbeid med strategisk sikkerhetsprogram.
5.	11.20	Spørsmål/kommentarer fra SJT
	11.30	Lunsj
6.	12.20	JBV redegjør for tiltak knyttet til Tilsynets brev av 0050701, knyttet til oppfølging av Åsta-rapporten, samt risikoforhold ved trafikkstyringssentralen Oslo S. Stikkord: -Kvalitetsikring av tiltak etter Åsta-rapporten, samt Tilsynets revisjoner. -Status på tiltak og eventuelle kortsiktige tiltak knyttet til Trafikkledersentralen på Oslo S. -Status på tiltak knyttet til oppfølging av farlige forhold.
7.	12.40	Spørsmål/kommentarer fra SJT
8.	12.55	JBV redegjør for samordning med andre trafikkutøvere knyttet til rapportering, registrering og oppfølging av uønskede hendelser.
9.	13.15	Spørsmål/kommentarer fra SJT
10.	13.25	JBV redegjør for prioritering av sikkerhetstiltak i hht handlingsplan og NTP.
	13.45	Kort pause
11.	13.55	JBV redegjør for planer om kommende kjøreveiprosjekter som trenger godkjenning fra Tilsynet.
12.	14.10	Spørsmål/kommentarer fra SJT
13.	14.25	Eventuelt
		Oppsummering ved SJT

Deltakere:

JBV:

Steinar Killi, Jernbanedirektør
Jon Frøisland, Etatsdirektør Forvaltning
Jens Melsom, Etatsdirektør Banesystemer
Stein O. Nes, Etatsdirektør Ressurser og strategi
Ole M. Drangsholt, Stabsdirektør
Svein Horrisland, Etatsdirektør Trafikk og samfunnskontakt
Ove Skovdahl, Sikkerhetsdirektør

Statens jernbanetilsyn:

Sverre Quale, Direktør
Knut Rygh, Sikkerhetssjef
Karianne Brønlund, Juridisk rådgiver
Øystein Ravik, Revisjonsleder
Sjur Sæteren, Revisjonssjef
Gunhild Halvorsrud, Leder signal og sikringsystemer