



**Tilsynsmøte
Jernbaneverkets sikkerhetsarbeid
i Region Vest**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 11-01

Tilsynsmøte
Jernbaneverkets sikkerhetsarbeid i Region Vest

Rapport nr.: 11-01
Arkivkode: 01/174 T632
Møtedato: 12.09.01
Foretak: Jernbaneverket
Enhet: Region Vest

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet oppsummering av Jernbaneverkets organisering av, og arbeid med, trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn den 12. september 2001.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

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

Utarbeidet dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Organisering av sikkerhetsarbeidet, sikkerhetskompetanse, mål og måloppnåelse, oppfølging og endringsanalyser
3. Risikoforhold med tilhørende tiltak
 - a. Strekningsanalysene for Bergensbanen og Flåmsbanen inkl. arbeidsmetoder
 - b. Risikoforhold generelt
 - c. Flåmsbanen
 - d. Finsetunnelen
4. Status på gjennomføring av korrigerende tiltak i region Vest etter relevante deler av revisjonsrapport 2-99 , Åsta-rapporten og Lillestrømrapporten
5. 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 og Region Vests ledelse og tilsynet angående Jernbaneverkets arbeid med å ivareta sikkerheten for passasjerer og tredjemann i Region Vest (RV).

2. Organisering av sikkerhetsarbeidet, sikkerhetskompetanse, mål og måloppnåelse, oppfølging og endringsanalyser

Organisering og sikkerhetsledelse

Jernbaneverket beskrev den overordnede sikkerhetsstyringen i Jernbaneverket og understreket at det er linjeledelsen som har ansvaret for å ivareta sikkerheten. I RV har direktøren faglig støtte av sikkerhetssjefen, mens banesjefen ikke har noen sikkerhetsfaglig stabsfunksjon i sin organisasjon. RVs kvalitetsleder er underlagt organisasjonssjef. Det ble videre oppgitt at organisering av øvrige støttefunksjoner i sikkerhetsstyringen:

- trafikksikkerhetsrådgiver (som er underlagt trafikksjef),
- HMS-koordinator (som rapporterer til organisasjonssjef),
- sikkerhets- og punktlighetsmøte,
- synergiforum og
- risikogrupper

er organisert som angitt i Jernbaneverkets styringssystem 1A og 1B-Si.

Stillingen som trafikksikkerhetsrådgiver er for tiden ikke besatt. Synergiforum og risikogrupper er operative.

Sikkerhetssjefens funksjonsbeskrivelse (som er beskrevet i regionshåndbokas kap. 7.1.9) ble forevist og sikkerhetssjefen presenterte sin rolle som å være en intern tilsynsfunksjon og pådriver i sikkerhetsarbeidet. Sikkerhetssjefen som nylig har tiltrådt sin stilling er i prosess med å klarlegge hvilke prioriteringer han skal gi sine ulike gjøremål, men understreket at han så oppfølging ute i felten som en viktig oppgave (en sikkerhetskontroll er allerede gjennomført) og dessuten arbeidet med å etablere nye holdninger i sikkerhetsarbeidet.

Sikkerhetskompetanse

Sikkerhetssjefen redegjorde for sikkerhetskompetanse i RV. Det er gjennomført et en-dags kurs i endringsanalyse samt et 3 dagers kurs i risikoanalyse for 20 ansatte. 5 stykker har deltatt i EEU kurs i sikkerhet og pålitelighet. 17 stykker er gitt en dags opplæring i klassifisering og oppfølging av uønskede hendelser.

Mål og akseptkriterier

Mht oppfyllelse av måleparametre har RV god margin i forhold til ras, skred og solsløng, mens det er utfordringer mht å møte parametrene vindskjevhet og sporutvidelser. RV har intensivt program for pakking og program for sviltebytte for å møte utfordringene.

Interne revisjoner

RV utfører interne revisjoner. Revisjonsplan ble opplyst å inneholde 3 revisjoner for 2001 (planen er ettersendt og viser en revisjon på området trafiksikkerhet), men vurderes utvidet med to revisjoner etter henstilling fra hovedkontoret.

Uønskede hendelser

RV har hatt et etterslep på oppfølging av uønskede hendelser, men har intensivert dette arbeidet siste ½ år. Det er særlig fokusert på å klassifisere hendelser og sluttbehandle utestående hendelser. På spørsmål opplyste RV at en hendelse lukkes når en ordre er gitt om gjennomføring av tiltak. For større saker verifiseres også gjennomføringen.

Det er foreløpig for lite data til å utføre trendanalyser i ønsket omfang. Alle medarbeider har fått utdelt Synergi-blokker. De som melder inn uønskede hendelser ved navn skal få en tilbakemelding.

RV har sett det hensiktsmessig å utvide kategorien ”ansvarlig enhet” i Synergi. Resultatet er at det nå er enklere å følge opp eier av de ulike tiltak.

Endringsanalyser

Det er laget en systematikk for gjennomføring av endringsanalyser. Metodikken ble presentert på møtet. Det ble presentert en oversikt over utførte endringsanalyser i RV. Jernbaneverket opplyste at endringsanalysen for plattformer på Geilo er utført før metodikken var ferdig utviklet, men at arbeidet med slik endringsanalyse pågår.

Den som ”eier” en analyse har ansvar for gjennomføring av tiltak.

Styringssystem

RV fokuserer nå særskilt på systemer som verktøy for å sikre enhetlig styring på ulike områder og således gjøre utførelse av sikkerhetsmessig arbeid mindre personavhengig.

SJT fikk overlevert innholdsfortegnelse til RVs styringssystem.

3. Risikoforhold med tilhørende tiltak

a. Strekningsanalysene for Bergensbanen og Flåmsbanen inkl. arbeidsmetoder

Det er utarbeidet en risikoanalyse og sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP) for Bergensbanen. Innholdet i SOP er underlag for vedlikeholdsplanleggingen.

På grunnlag av SOP er det etablert en aksjonsliste på 75 punkt med utestående aksjoner. RV gir prioritet til gjennomføring av de punkt som ikke møter kravene i teknisk regelverk.

Det er videre utført en risikoanalyse for Flåmsbanen, men det er til nå ikke laget noen SOP for denne strekningen. Det er ikke etablert en tidfestet plan for utarbeidelse av en SOP, men en del konkrete tiltak er gjennomført med basis i risikoanalysen.

Strekningsanalysen viser at ingen forhold befinner seg i uakseptabelt (rødt) område.

b. risikoforhold generelt

På basis av de gjennomførte strekningsanalysene har RV særlig fokus på topphendelsene sammenstøt tog- tog og tog- objekt samt planoverganger. Det er en del rasutsatte strekninger på Bergensbanen.

Klimaendringer med mer fuktighet samt etablering av en del nye skogsbilveier (som ofte etableres uten formell byggemelding) medfører hyppigere utglidninger initiert av vann i Hallingdalen. Enkelte strekninger (så som Rastalia og Dale-Stanghelle) har nedsatt hastighet permanent som kompenserende tiltak.

En del mellomplattformer er ikke i hht teknisk regelverk.

Det utføres kontroll med alle sprengte flater. RV har nå intensivert arbeidet med rensk (herunder i tunneler) og er nå oppe i 20% årlig hvilket er kravet i teknisk regelverk. RV har en utfordring mht å klare å utføre tilstrekkelig inspeksjon av terreng.

RV har de senere år fjernet en rekke planoverganger. Videre arbeid med sikring av planoverganger koordineres gjennom et sentralt prosjekt i Jernbaneverket. Geometrien på veiutformingen er etter RVs oppfatning ikke god nok ved en del planoverganger.

Prøvekjøringer har avdekket at NSB BAs Type 73 ikke i tilstrekkelig grad kommuniserer med de ATC-balisene som ligger på FATC-strekningen på Bergensbanen. Dette kan medføre uønsket stopp, noe som Jernbaneverket ikke kan akseptere på høyfjellsstrekningen vinterstid. RV informerte derfor om at disse balisene skal byttes ut før snøen kommer.

c. Flåmsbana

Det er enkelte særlig rasutsatte områder i jomfruelig terreng på Flåmsbanen.

Det er ustabile fylittmasser på midtre delen av banen. På bakgrunn av beregninger fra NGI er det satt inn 20 fjellstag.

Jernbaneverket deltar med en person i et ras-kartleggingsprosjekt i regi av Aurland kommune.

Rasgjerd er satt opp, men det er behov for flere.

På grunn av lav hastighet på banen vurderer RV at den største risikoen er knyttet til at ras treffer tog, ikke omvendt.

Fare for ras er størst i april måned og da særlig på ettermiddagen. Sett i lys av dette har RV fokus på reiselivsnæringens ønske om å utvide turistseasonen som følge av at hotellokapiteten på sommeren er maksimalt utnyttet.

Med bakgrunn i ovennevnte risikobilde har sikkerhetssjefen gjennomført en sikkerhetskontroll på beredskap ved Flåmsbana der både personell fra Jernbaneverket, NSB og Flåm næringsutvikling er intervjuet. Det ble avdekket mangler (spesielt relatert til samband og opplæring) som til dels er korrigert eller planlagt korrigert. Rapport fra

kontrollen ble presentert og viste en grundig undersøkelse. Utfordringen mht samband ligger i å kunne etablere kontakt mellom toget og trafikkstyring i drift. Etter en evt hendelse vil det være mulig å etablere kontakt.

d. Finsetunnelen

Etter tilsynsrapport 2-99 har JBV gjennom en tiltaksplan datert 14.6.00 forpliktet seg til å gjennomføre en del konkrete tiltak i Finsetunnelen med ferdigstilling 1.11.01.

RV informerte om at de ikke lenger fant at vurderinger av en del sentrale forhold i (den tidligere presenterte) risikoanalyserapporten var holdbare. I tillegg ble det informert om at budsjettmessige forhold i 2001 har skapt usikkerhet rundt ferdigstilling av tiltakene. RV vurderte derfor på denne bakgrunn at det ikke lenger er aktuelt å utbedre nødbelysning, sikre udekket PE-skum og at det ikke lenger er ansett som kostnadseffektivt å innrede fjellrom fordi frisklufttilførsel ville være for kostbart i forhold til effekten. RV beklaget for øvrig at SJT ikke var varslet om at tiltakene ikke var iverksatt slik som forutsatt i brev fra SJT datert 23.06.00.

RV informerte videre om at helikopterlandingsplasser og tiltakskort var etablert som forutsatt (i etterkant av møtet er det informert om at 2 tiltakskort er etablert mens det tidligere er meddelt behov for 5 tiltakskort for de mest omfattende scenarier) og at det var avholdt brannsyn 28.08.01 med Ulvik brannvesen uten at brannvesenet hadde vesentlige merknader.

Regiondirektøren uttrykte at RV anså at styrt ventliasjonsretning i tunnelen kan være et alternativt tiltak til nødrom.

Jernbaneverket pekte også på at strekningsanalysen for Bergensbanen ikke identifiserer at risikoforholdene relatert til evakuering i Finsetunnelen er uakseptable.

SJT påpekte at Jernbaneverket senest på møte 10.04.00 hadde forpliktet seg til å gjennomføre tiltakene (dette ble stadfestet i en handlingsplan som ble oversendt SJT 14.06.00) og at det allerede i dette møtet var avklart at SJT ikke satte noe krav om frisklufttilførsel til evakueringsrommene (I den analyse Jernbaneverket har fått utarbeidet er det angitt at det bør vurderes å lage utgang til frisk luft fra tilfluktsrommene). Dette fordi SJT ikke har analysert ulike scenarier og derfor ikke har forutsetninger for å vurdere om frisklufttilførsel vil være påkrevet. SJT har forholdt seg til den informasjon som Jernbaneverket ga i møtet 10.04.00 om at dette spørsmålet var utredet og en kost- nytte effektiv løsning som ikke forutsatte frisklufttilførsel var identifisert.

SJT poengterte på denne bakgrunn at RV må ha en godt underbygget begrunnelse for å utsette/ikke gjennomføre tiltak og at de må vurdere kompenserende midlertidige tiltak dersom ikke tiltakene kan gjennomføres innen fristen. Det kan her tilføyes at SJT etter møtet har fått forsikringer fra Jernbaneverket om at alle tiltak i den oversendte handlingsplan vil gjennomføres som tidligere meddelt og at SJT umiddelbart varsles ved eventuelle forsinkelser.

4. Status på gjennomføring av korrigerende tiltak i region Vest for relevante deler av revisjonsrapport 2-99 , Åsta-rapporten og Lillestrømrapporten

Det ble ikke tid til en detaljert statusgjennomgang.

RV informerte om hvordan de følger opp tiltak og opplyste at verifiseringer er et forbedringsområde i denne sammenheng. SJT fikk overlevert avviksskjema for tilsynsrapport 2-99, der korrigerende tiltak er beskrevet for hvert avvik. Avvikene er lukket, men korrigerende tiltak er ikke verifisert.

RV har utarbeidet en egen prosedyre (2-RV-ADM-01) som ble overlevert SJT og som beskriver ukentlig statusrapportering til hovedkontoret vedrørende Jernbaneverkets handlingsplan for sikkerhetsrelaterte forbedringsaktiviteter våren 2001.

Oppfølging av enkelte forhold i rapporten etter Åsta-ulykken ble gjennomgått raskt:

Åsta-rapportens anbefaling 11.2.6: Det er utført en kartlegging av forholdene på togledersentralen og laget en rapport på basis av en vernerunder. Anbefaling 10.3.6 i Lillestrømrapporten vedrørende arbeidstidsordningen på togledersentralen er vurdert til ikke å være relevant i JV.

Åsta-rapportens anbefaling 11.2.4 om utbygging av togradio: RV har etablert en plan som er godkjent av hovedkontoret og som skal være utført i løpet av 2002. Når det gjelder utbygging av mobiltelefondekning er det hovedkontoret som styrer den aktiviteten.

Åsta-rapportens anbefaling 11.2.5 om oppdatering av signaltegninger: På spørsmål fra SJT om hvilken ressursbruk og framdrift RV hadde planlagt for denne aktiviteten ble det opplyst at Hovedkontoret styrer denne aktiviteten og at Jernbaneverket ikke var forberedt på å besvare dette detaljspørsmålet i møtet.

5. Eventuelt

På spørsmål fra Jernbaneverket redegjorde SJT for etablering av revisjonsplan for 2002.

På spørsmål fra Jernbaneverket om anledning til å ha med en observatør fra Jernbaneverket sentralt under SJTs revisjoner refererte SJT til at de har tatt en beslutning om generelt ikke ha med observatører fra den reviderte organisasjonen (utover verneombud/tillitsvalgt som kan delta som støtte for den som intervjues) av hensyn til åpenheten i intervjusituasjonen. Tidligere, under etableringen av sin revisjonsvirksomhet så imidlertid SJT nytten av å tillate deltakelse av observatører som et ledd i å gi Jernbaneverket bedre innblikk i tilsynets måte å anvende jernbanelovgivningen på. Denne praksis har SJT altså besluttet ikke å videreføre på generell basis, men når særlige grunner taler for det kan det vurderes i det enkelte tilfelle.

Agenda

Møte med ledelsen i Jernbaneverket, Region Vest

Vedlegg 1

12.09.01 kl. 8-13 i Bergen.

1.	0800	Agenda, presentasjon av deltakere, møtets hensikt
2.	0810	JBV redegjør for organisering av sikkerhetsarbeidet, herunder sikkerhetsledelsesfunksjoner og deres oppgaver og kompetanse. -regionens videreføring av Jernbaneverkets mål og akseptkriterier for sikkerhetsarbeidet samt måloppnåelse -hvordan ledelsen forsikrer seg om kvaliteten på utførelse av arbeid av sikkerhetsmessig betydning -arbeidet med å registrere og følge opp uønskede hendelser -endringsanalyser i Jernbaneverket. Metodikk og implementering i region Vest.
3.	0900	Spørsmål fra SJT
	0930	Kort Pause
4.	0940	JBV redegjør for risikobildet i region Vest og de viktigste risikoforholdene samt tiltak rettet mot disse Herunder en redegjørelse av: - Strekningsanalysene for Bergensbanen og Flåmsbanen inkl. arbeidsmetoder -grunnforhold på Flåmsbana / Sikkerhetsundersøkelsen på Flåmsbanen; -Sikkerhetstiltak i Finsetunnelen
5.	1030	Spørsmål/kommentarer fra SJT
	1100	Lunsj
6.	1140	JBV redegjør for status på gjennomføring av korrigerende tiltak i region Vest etter relevante deler av revisjonsrapport 2-99 , Åsta-rapporten og Lillestrømrapporten
7.	1200	Spørsmål/kommentarer fra SJT
8.	1215	Eventuelt
9	1245	Oppsummering
10.	1300	Slutt

Deltagere:

Jernbaneverket:

Truls Hegrenæs

Vidar Westerheim

Norvald Skjoldli

Sverre Thorstad

Jon Frøisland

Ove Skovdahl

Ole Frode Michaelsen

Inge Hjertaas

Regiondirektør RV

Sikkerhetssjef RV

Banesjef RV

Kvalitetssjef HK

Etatsdirektør HK

Sikkerhetsdirektør

Kvalitetsleder RV

Trafikksjef

Statens Jernbanetilsyn:

Sverre Quale

Sjur Sæteren

Direktør

Revisjonssjef