



Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 15-01

Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 15-01
Arkivkode: 01/ 146 T632
Møtedato: 7. desember 2001
Foretak: Jernbaneverket

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn 07.12.01. Rapporten angir status på viktige områder av Jernbaneverkets organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Stine Svanheim
Konsulent

Gjennomgått dato:

Sign

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Status på saker etter forrige tilsynsmøte
3. Jernbaneverket redegjør for virksomheten med vekt på områder av betydning for sikkerheten
4. Erfaringer med 1B-Si og annen generasjon risikoanalyser
5. Planer og status for gjennomføring av interne revisjoner
6. Jernbaneverket redegjør kort for status på viktige prosjekter/oppgaver
7. GSM-R
8. Jernbaneverkets erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner
9. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot Jernbaneverket, herunder oppfølging av tiltak i Finsetunnelen.
10. SJT orienterer om status i regelverksprosjektet
11. Private sidespor
12. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004
13. Eventuelt
14. Oppsummering/ aksjonspunkter

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med tilsynsmøtene er å opprettholde dialogen med Jernbaneverket med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 2 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet. Oppfølgingspunktene som er listet opp under punkt 14 er ikke formelle pålegg eller avvik, men vil fungere som grunnlag for videre dialog og tilsyn med Jernbaneverket.

2. Status på saker etter forrige tilsynsmøte

JBV ønsker å gi Tilsynet en mer detaljert orientering om strategisk sikkerhetsprogram. Dette blir gjort i de månedlige statusmøtene.

JBV tar eventuelt initiativ for å få presentert regelverksprosjektet for sentrale medarbeidere. Det har vist seg at høringsprosessene som er blitt gjennomført dekker behovet for informasjon.

JBV ba om at det blir holdt et nytt statusmøte for planovergangsprosjektet og vil komme tilbake til dette. (Jf pkt. 9) . Dette statusmøte har vært avholdt.

Tilsynet vil be om et separat møte om typeakseptprosessen og rollefordelinger. Dette er utført.

3. Jernbaneverket redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten

SJT ønsket å få informasjon om hvor JBV står i forhold til sine mål i dag, med en presentasjon av risikobilde samt statistikk i forhold til mål.

JBVs redegjørelse:

Det har vært en økning i antall rapporteringer i år 2001. Antallet skader er på omtrent samme nivå som før. Videre rapporteres det nå ca. 10 ganger så mange tilløp som ulykker. Økt rapportering sees på som et resultat av kampanjer og økt fokus på registrering av uønskede hendelser.

De uønskede hendelsene sorteres på delstrekninger. Rapporteringen er svært varierende på delstrekningene.

Antall avsporinger har hittil i år gått noe ned i forhold til de siste årene. Årsaken til dette antas å ligge hos ombygginger av vognene til NSB Gods. NSB Gods har hatt stor nedgang i antall avsporinger.

Antall ulykker på/ved planoverganger er litt under gjennomsnittet i år.

Dyrepåkjørsler er blitt et økende problem på Nordlandsbanen. Det blir gjort tiltak i form av gjerding, foring, avtaler med reindriftiere om trekk osv.

Sporutvidelser har hatt en økning fra 1993. I 2001 har antallet gått noe ned. Det samme gjelder vindskjevheter. Dette gjelder særlig baner med lavere prioritet.

Antall skinnebrudd hadde en nedgang frem til i høst. Dette kommer nok som følge av en langvarig prosess for å fjerne gamle/dårlige skjøter.

Når det gjelder signalfeil så øker forekomsten ved trafikkerte strekninger, men det er ikke økning i sikkerhetsfeil.

Antall tilfeller av solsløyng har hatt en markant nedgang. Ballasten er forbedret.

Feil ved KL-anlegget er uendret.

JBV har sett på utviklingen 1995-2001. Det har vist seg vanskelig å nå operative mål for eksempelvis skinnebrudd, signalfeil og KL-feil. JBV vil nå endre målsetningen slik at målene blir mer realistiske fordi dette gir bedre motivasjon for forbedring.

Spørsmål fra SJT:

Når det gjelder sporutvidelser/vindskjevheter kunne JBV opplyse om at Flåmsbanen og andre lavere prioriterte baner har hatt en økning. Månedrapporten viser utviklingen for de høyt prioriterte banene. Saktekjøring er det første tiltaket som blir iverksatt ved sporutvidelser / vindskjevheter.

I forbindelse med at det blir flere aktører på banen redegjorde JBV kort for Trafikkstyring i strategisk sikkerhetsprogram. Det utføres aktiviteter på mange områder for trafikkstyring for å kartlegge alle forhold vedrørende en introduksjon av nye aktører. Disse analysene/prosjektene er:

- Risikoanalyse for maksimal kapasitetsutnyttelse på nettet.
- Analyse for operativ trafikkstyring (1. fase er ferdigstilt 1/3 og 1/12 –02 skal hele prosjektet være avsluttet.)
- Risikoanalyse på akustisk alarm. Denne er ferdig.
- Risikoanalyse for introduksjon av andre aktører (Cargo Net) som er ferdig til nyttår. JBV forholder seg ikke til andre aktører enn de som har sportilgangsavtale med JBV.
- Utarbeidelse av ny trafikkstyringshåndbok (1B-Tr)

Trafikkutøver-rollen iverksettes i perioden 01.03.02-27.12.02. Den nye organiseringen er ikke et uttrykk for at JBV vil utvikle seg som trafikkutøver, men er kun et tiltak for å sikre bedre sentral styring av virksomheten.

4. Erfaringer med 1B-Si og annen generasjons risikoanalyser

JBVs redegjørelse:

Det lages ingen annengenerasjons risikoanalyser, men strekningsanalysene skal harmoniseres bedre.

JBV har opplevd en økende forståelse for tankegangen, men må jobbe mer med kultur.

Krav i teknisk regelverk er nå vurdert til å være en del av akseptkriteriene.

5. Planer og status for gjennomføring av interne revisjoner

I 2001 har JBV gjennomført 54 interne revisjoner. Ni av disse er utført av hovedkontoret. De resterende 45 er utført av øvrige hovedenheter. Hovedtyngden har omhandlet HMS og trafiksikkerhet.

JBV ønsker å samordne sin revisjonsplan i større grad, og ser dette som en stor utfordring. Slik er det mulig å utnytte og samle revisjonskapasiteten på tvers av organisasjonen. Dette vil sikre økt grad av erfaringsoverføring.

JBV vil lage et bedre verktøy for oppfølging av revisjoner og er i gang med å sette krav til verktøyet.

JBV oversender sin revisjonsplan. Denne er planlagt ferdigstilt 29. januar.

6. Jernbaneverket redegjør kort for status på viktige prosjekter/oppgaver

- ***Hastighet ved passering av stasjoner***

Stasjoner som har hastigheter over 130 km/t identifiseres. Følgende stasjoner har hastighet 160 km/t:

- Lillestrøm (begge veier)
- Sonsveien st. (begge veier)
- Kambo (èn vei)
- Eidsvoll Verk (satt ned til 130 km/t)

Tiltak Lillestrøm:

- Stasjonen har blitt merket med tydeligere sikkerhetssoner
- Det er montert toganviser, høyttaler, advarselsskilt og skilting med forbud mot kryssing
- Omlegging av feilaktig sporbruk er gjennomført.

På Sonsveien st. og Kambo er det i tillegg etablert signal for togankomst. I løpet av desember blir de to stasjonene skiltet.

Det utføres en risikoanalyse med utgangspunkt i Eidsvoll verk. Denne omhandler trykk- og sugkrefter ved passering i høy hastighet forbi stasjoner. Analysen skal være ferdig i løpet av desember. Denne skal danne grunnlag for tiltak også på andre stasjoner.

- **Planoverganger**

Antall nedleggelse i perioden 1996-2001 har ligget mellom 90 og 250 pr.år. I 2001 har det blitt nedlagt 153 planoverganger, mange på grunn av krengetogsprosjektet.

Det vil bli en endring i strategi fra 2002. JBV ønsker nå å se på sikkerheten ved eksisterende planoverganger fremfor ensidig fokusering på nedleggelse. Generelle delprosjekter blir satt opp for hhv. usikrede planoverganger og sikrede planoverganger.

- Planen er å foreta en sikring/sanering av 500 planoverganger.
- 1000 planoverganger i periodisk bruk skal utbedres.
- Det skal føres kontroll med trafikken på resterende planoverganger som sjelden brukes.
- Det er etablert en database over planovergangene.

Prioriteringen for 2002

1. Bedre ferdsel ved planovergangene som brukes daglig
2. Informasjonsarbeid
3. Utbedring av særlig kritiske planoverganger
4. Sanering/sikring av de planovergangene som etter tiltak i punkt 3 ovenfor, ikke får akseptabel sikkerhet

Spørsmål fra SJT:

SJT ønsker å vite om JBV har satt en absolutt minimum sikttid for planovergangene. JBV svarte at der det ikke er mulighet for sikker passering så skal regionene vurdere hastighetsnedsettelse.

JBV kommer tilbake med detaljer på møtet 20. desember.

- **Sporets påvirkning på materiellet**

Det er etter akselbruddet etablert en forståelse mellom NSB, JBV og SJT for de elementene som påvirkes.

JBV utfører ytterligere omfattende målinger i løpet av sommeren 2002. Mot slutten av sommeren vil krefter sporet påfører materiellet være ferdig kartlagt. Resultatet vil brukes som input i en ny ruteplanprosess.

- **Status på tiltak i Finsetunnelen**

JBV delte ut en oversikt over tiltak. De tiltakene som tidligere er lovt ferdig, skal alle være avsluttet senest 21.12.01.

- **Nødstop**

Nødstop-baliser skal monteres på alle strekninger uten fjernstyring. Foreløpig fremdriftsplan er overlatt til Utbygging for kvalitetssikring av kostnader og prosjektering. Dette er en omfattende jobb monteringsmessig. I løpet av 2002 skal dette være fullt utbygd. Siste parsell (Skonseng-Bodø) skal i følge planen være

avsluttet 3/12-01. Det gjøres dessuten en særlig vurdering av Flåmsbanen og Arendalsbanen.

JBV opplyste også at de har igangsatt et pilotprosjekt for å vurdere et GPS-basert antikollisjonssystem.

JBV sender melding om disse tiltakene når de settes i gang. Meldingen skal sendes på hovedplannivå, og skal inneholde en vurdering av at dette er en ”ny” driftsform. SJT har etterlyst en total sikkerhetsvurdering. Denne skal vedlegges meldingen.

- **Dispensasjon fra krav om kommunikasjon mellom tog/togleder**

SJT mener denne prosessen har vært bra, og venter nå på tilbakemelding fra JBV.

7. GSM-R

SJT ønsker en redegjørelse fra JBV angående eierskap i forhold til innføring av GSM-R. Sikkerhetskritisk kommunikasjon vil nå skje på GSM-R i stedet for på fiberkanal.

JBVs redegjørelse:

Stortingsproposisjonen (nr. 80 del 9.4) gir føringer for prosessen. JBV har besluttet å søke om lisens der Bane Tele har byggherreansvar. Banesystemer følger opp BaneTele (må ha en funksjonsbeskrivelse for oppfølging). JBV skal ha full kontroll med det som gjøres og BaneTele sees på som en viktig aktør.

Spørsmål fra SJT:

På spørsmål fra SJT om hvordan JBV sikret seg full kontroll med sikkerhetskritisk kommunikasjon kunne JBV fortelle at de sikrer seg kontroll på radiosambandet gjennom avtaler for funksjoner. Det er ikke viktig hvem som sitter med eierskapet, men at det er etablert avtaler som gir Jernbaneverket kontroll. Det er utført en risikoanalyse av innføringen av GSM-R. Denne er til kvalitetssikring.

Tilsynet spurte om sikkerhetskritisk kommunikasjon vil gå på nettet. JBV svarte at det kan erstatte fjernstyring og at risikoanalysen beskriver situasjonen.

Det blir viktig at avtalen som inngås mellom BaneTele og JBV må være tydelig på de områdene for hva som skal leveres.

Risikoanalysen av GSM-R oversendes SJT.

8. Jernbaneverkets erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner

JBVs erfaringer:

- Tilbakemeldingene er et godt grunnlag i forbedringsprosessen
- Har vært uheldige formuleringer i revisjonsrapportene, men dette har blitt bedre i det siste.

- Ønsker å danne et revisjonsforum for erfaringsutveksling slik at revisjoner /tilsynsvirksomhet kan samordnes.
- JBV ønsker innspill til egen revisjonsplan fordi tilsynsmyndigheten har bredere perspektiv
- Det kan noen ganger være vanskelig å forstå hjemmelsgrunlaget
- JBV ønsker at kommentarer gitt i sluttmøte blir tatt hensyn til i større grad. Et minimum er at JBV får forklaring på hvorfor ulike forhold ikke blir hensyntatt.

9. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot Jernbaneverket, herunder oppfølging av tiltak i Finsetunnelen.

SJT oppsummerer sine erfaringer med revisjoner.

- Et gjennomgående funn er at ledelsen på ulike nivåer ikke i tilstrekkelig grad har kunnskap om praksis.
- Et annet funn er at linjelederne er for snille. De streker seg langt for å opprettholde toggangen, selv om det vil kunne gå ut over de krav som er satt til forsvarlig drift.

Erfaring fra oppfølging av avvik og korrigerende tiltak:

- I mange tilfeller er frister overskredet og tiltak har vært mangelfullt kvalitetssikret. SJT har særlig vært lite fornøyd med oppfølging av tiltak rettet mot Finsetunnelen.

10. SJT orienterer om status i regelverksprosjektet

Signalforskriften og togframføringsforskriften tas i bruk 01.01.2002.

Samferdselsdepartementet utarbeider nye forskrifter i forbindelse med Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Da vil systemet for ulykkesrapportering til Statens jernbanetilsyn ble endret.

JBV ønsker tilbakemelding på høringskommentarene.

SJT kunne opplyse om at alle høringsuttalelsene er gjennomgått. Den overordnede målsetningen for prosjektet har vært strukturendringer. Noen av aktørene hadde ønsker om materielle endringer. Alt i alt er det ikke store endringer fra høringsutkastene til de vedtatte forskriftene. Dette vil være et grunnlag for videre arbeid i en kontinuerlig forbedringsprosess.

SJT har fokusert på å få gjennom første fase med strukturelle endringer. JBV ønsker en fremdriftsplan for materielle endringer av forskriftene, og ønsker å bidra i denne prosessen.

JBV ønsker å få tilsendt notatet etter høringsuttalelsene og oppsummering av høringsprosessen.

11. Private sidespor

SJT har mottatt adresseliste fra JBV med supplerende informasjon om status for aktuelle sidespor.

Det arbeides nå med utsendelse av brev til alle eierne der spørsmålene i første runde går ut på en kartlegging av hvorvidt de vil søke tillatelse, eller at JBV vil drifte sporene. JBV ser behovet for å avklare dette siden de ikke både kan føre tilsyn med sporene og drifte dem samtidig.

På større sidespor har JBV allerede drifts- og vedlikeholdsavtaler.

12. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004

JBV overleverer en oversikt over planoppgaver for 2002.

JBV redegjorde for at det finnes en handlingsplan (fra okt. 2001) som det styres etter. Det er stort spenn i hva som skal gjøres.

SJT poengterte at dette er en modningsprosess. Det er tidligere avtalt med JBV at det skal fokuseres på investeringsprosjekter, men vedlikeholdsprosjekter må også inkluderes. Inntil videre fortsetter JBV å sende alle melding på alle arbeider.

Det var enighet om at JBV fortsetter å godkjenne eget rullende materiell inntil videre. I løpet av 2002 vil det være ATC i alt gult materiell.

SJT påpekte at enkelte analyser som er oversendt i fbm godkjenningsaker bar preg av dårlig jernbanefaglig kvalitetsikring.

Status på investerings- og vedlikeholdsprosjekter kan inngå som en del av de månedlige statusmøtene.

Det er et mål å finne riktig nivå for hva som skal sendes inn av meldinger i løpet av 2002.

13. Eventuelt

- ***Incentivavtalen***

Tilsynet har reist spørsmål om denne avtalen og de implikasjoner den kan ha på sikkerheten, spesielt på det operative nivå. Alle involverte parter har svart på henvendelsen (NSB, JBV og Flytoget). Kun Flytoget er entydig positive til avtalen. JBV minnet om at det var Stortinget som ba om en slik avtale. Det var enighet om at Stortinget først og fremst var opptatt av at vedlikeholdsstandarden på Gardemobanen ble opprettholdt. SJT bekreftet at man ville anbefale å begrense avtalen til vedlikehold. Avtalen er suspendert og arbeidet vil bli gjenopptatt på nyåret.

- ***Kunnskap om kjørevei for lokførere***

JBV redegjør for dette ved neste statusmøte.

14. Oppsummering/Aksjonspunkter

SJT og JBV synes at ledelsesmøtene har blitt en positiv dialog.

Kort oppsummering av viktige punkter i møtet:

- JBV oversender sin revisjonsplan. Denne er planlagt ferdigstilt 29 januar.
- JBV skal gjøre en risikoanalyse for maksimal kapasitetsutnyttelse på nettet.
- JBV skal utarbeide en risikoanalyse for introduksjon av nye aktører. Denne skal være ferdig til nyttår. (jf punkt 3)
- JBV utfører en analyse for operativ trafikkstyring. (jf punkt 3)
- JBV ønsker å få tilbakemelding på kommentarene etter høringsprosessen på nye forskrifter høsten 2001.
- JBV arbeider med å få på plass et verktøy for oppfølging av revisjoner
- JBV skal fortsette å sende inn alle meldinger, nå også for vedlikeholdsprosjekter i godkjenningsprosessen.
- I løpet av 2002 skal SJT ha som målsetning å finne riktig nivå for hva som skal sendes inn av meldinger om planoppgaver.
- JBV redegjør for ” Kunnskap om kjørevei for lokførere” på neste statusmøte.
- Risikoanalysen av GSM- R skal oversendes.
- Detaljer omkring status for arbeidet med planoverganger skal gis på møte ang. planoverganger 20.12.01.
- Ferdigstilling av målinger ang. sporets krefter på materiellet ultimo sommeren 2002.
- Total sikkerhetsvurdering for nødstopp utarbeides
- JBV oppfatter teknisk regelverk som del av sine akseptkriterier

AGENDA for møte mellom SJT og Jernbaneverket**Tid: Fredag 7. desember kl 09-1500****Sted: Wergelandsveien 3, møterom 607**

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn. 2. Agenda
0915	3. Saker fra forrige møte (rapport 9-01): -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. (Jf Pkt. 9) -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. (Jf pkt 9) -Tilsynet vil etterspørre grunnlaget for incitamentsavtale med Flytoget (Jf pkt 17)
0925	4. Jernbaneverket redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten: -Mål og måloppnåelse -Risikobilde/uhellsstatistikk. Herunder justering av risikobilde som følge nye aktører (Linx, NSB Gods, Tågakeriet, Tågkompaniet osv)
0945	5. Spørsmål fra SJT
1000	6. Erfaringer med 1B-Si og annen generasjons risikoanalyser
1025	7. Spørsmål fra SJT
1050	8. Planer og status på gjennomføring av interne revisjoner
1100	9. Spørsmål fra SJT
1110	LUNSJ
1150	10. Jernbaneverket redegjør <u>kort</u> for status på viktige prosjekter/oppgaver: -Planoverganger -Hastighet ved passering av stasjoner -Sporets påvirkning på materiellet -Status på tiltak i Finsetunnelen -Nødstop (totalsikkerhetsvurdering) -Dispensasjon fra krav om kommunikasjon mellom tog og togleder
1220	11. Spørsmål fra SJT + orientering om status på JBV's søknad om dispensasjon fra kravforskriften vedr. kommunikasjon togledelse-tog.
1225	12. GSM-R eierskap (Spørsmål fra SJT)
1250	PAUSE
1300	13. Jernbaneverkets erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner
1310	14. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot Jernbaneverket, herunder oppfølging av tiltak i Finsetunnelen.
1340	15. SJT orienterer om status i regelverksprosjektet
1350	16. Private sidespor. Orientering fra SJT v/HRS
1400	17. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004
1410	18. Eventuelt (herunder incentivavtale med Flytoget)
1445	19. Oppsummering ved SJT
1500	Slutt

Deltakere

Jernbaneverket:

Jon Frøisland, Etatsdirektør forvaltning
Ove Skovdahl, Sikkerhetsdirektør
Jens Melsom, Etatsdirektør banesystemer
Svein Horrisland, Etatsdirektør trafikk og samfunnskontakt
Ole M. Drangsholt, Stabsdirektør

Statens jernbanetilsyn:

Harald R. Sundlo, Administrasjonssjef/juridisk rådgiver
Erik Gulliksrud, Sjefsingeniør utredning
Øystein Ravik, Fungerende sikkerhetssjef
Gunhild Halvorsrud, Leder signal og sikringssystemer
Sjur Sæteren, Revisjonssjef
Stine Svanheim, konsulent (referent)

Sverre Quale, direktør (delvis)

Arbeidstilsynet:

Ola Winsvold, sektorleder