



Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 20-03

Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 9-03
Arkivkode: 03/132 T632
Møtedato: 04.12.03
Foretak: Jernbaneverket

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn 04.12.03. Rapporten angir status på viktige områder av Jernbaneverkets organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato:

Sign

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Saker fra tidligere møter
3. Risikobilde og organisasjonsendringer
4. PASS-hendelser, Lieråsen
5. Analyse av operativ trafikkstyring
6. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
7. JBV's erfaringer med SJTs tilsyn og oppfølgingsarbeid
8. SJTs erfaringer med revisjoner mot Jernbaneverket
9. Samordning av tilsynsvirksomhet
10. SJTs nye roller, status og planer
11. Status for Nye trafikkregler for jernbane (TRJ2003)
12. Status GSM-R
13. JBV's behov for tillatelser/godkjenninger i de kommende 2 år
14. Krengetogastigheter
15. Oppsummering

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Framdriftplan TRJ
4. JBV's behov for godkjenninger

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. 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 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

2. Saker fra tidligere møter /godkjenning av skinnegående arbeidsmaskiner.

På spørsmål fra JBV informerte SJT om at etablering av en godkjenningsordning er i prosess hos SJT. Det ble poengtert at SJT legger opp til en fleksibel overgang.

3. Risikobilde og organisasjonsendringer

Risikobilde

Uhellsstatistikk pr. 30.11.03 ble presentert. 3 har omkommet i planovergangsulykker og 1 ved påstigning. Det er en tendens til økning i planovergangsulykker og PASS-hendelser (passering av restriktivt signal) i 2003. JBV kategoriserer PASS-hendelser i 3 typer : signalfall (infrastrukturfeil), "Riving" av signal (trafikkstyringsfeil) og lokførerfeil og presenterte ulike tiltak mot disse (herunder tiltak mot falsk belegg, flytting av signaler, etablere avhengighet mellom dvergsignaler og bruk av matt overflatemaling).

JBV har etablert et prosjekt for å redusere signalfall med 50%. All sentral signalkompetanse involveres i prosjektet som har et 2 års perspektiv.

JBV ser en overhyppighet av signalfeil på strekninger med tung belastning. På spørsmål bekreftet de at de til stadighet har en liste over de meste risikorelaterte signalene.

Budsjett 2004

Regjeringen ønsker å forbedre infrastrukturen på trafikksterke strekninger. JBV uttrykte bekymring for de konsekvenser dette får for muligheten til å bevare sikkerheten på de øvrige strekninger, men avventer videre føringer i Nasjonal Transportplan.

JBV uttrykte bekymring om at videre GSM-R utbygging, utover strekninger som i dag har togradio, av Samferdselsdept. vurderes som et nytt prosjekt uten nødvendigvis å ses i sammenheng med første fase av GSM-R utbyggingen.

GSM-R og Sandvika-Asker beslaglegger 80-90 % av investeringsbudsjettet for 2004 hvilket legger begrensinger på andre sikkerhetsmessige investeringer. Slik JBV har oppfattet budsjettforliket så langt ser det bla ut til at planovergangsprosjektet reduseres med 14 MNOK.

JBV ønsker å prioritere tunneltiltak (evakuering, nødlys mv), Spikkestadlinja og Grong-Mosjøen i 2004.

Det blir en reduksjon i neste års vedlikeholdsbudsjett på 250 MNOK hvilket JBV ser som bekymringsfullt for følgende forhold som berøres: Lieråstunnelen, kontaktledningsfornyelse på Sørlandsbanen og Voss-Bergen, Trafikkledersentralen i Trondheim, profilutvidelse på Ofotbanen og fornyelse av sikringsanlegg på Kongsberg.

Dersom bevilgningene for 2004 skulle økes vil JBV prioritere vedlikehold framfor nye investeringer.

Organisasjonsendringer.

JBV ser det som viktig å fokus på sikkerheten i den daglige drift, også i omstillingsprosessene.

Endringsanalyser med tanke på sikkerhet er gjennomført og det er gjennomført ”kick-off” møter med de nye lederne for å oppnå god kultur og samhandling. På spørsmål fra SJT om det er etablert nødvendige kontrollsløyfer og oppfølging av forutsetninger i alle endringsanalysene som gjøres ble det forklart at alle analysene utføres av samme miljø og at det er iterative prosesser.

Baneservice blir AS fra 1.7.04.

Produksjonsapparatet føres tilbake til regiondirektørene.

Det er etablert en arbeidsgruppe som vurderer hva JBV må ha av egne tilsatte for å kunne levere et effektivt og sikkert trafikksystem. På spørsmål fra SJT opplyste JBV at innkjøpsfunksjonene/innkjøpskompetansen vil ligge hos regionene ved banesjefene.

Produksjonsapparatet blir tredelt ved at generell entreprenørvirksomhet ivaretas av eksterne entreprenørselskaper, oppdrag som krever tung jernbaneutrustning utføres av Baneservice og visitasjoner, signalvedlikehold og annet løpende vedlikehold i hovedsak utføres av egne tilsatte.

På spørsmål fra SJT om grep som er tatt har bedret arbeidsmiljøet i trafikkstyringen (Oslo S, Narvik) ble det bekreftet at dette er bedre, men at det enda er noen utfordringer (bla annet i form av økende sykefravær på el-kraft). Det vurderes å etablere team i togledelsen på Oslo S for å få mer nærhetsledelse og det vurderes å flytte noen oppgaver fra Oslo S til Drammen.

Annet

På spørsmål fra SJT opplyste JBV at utskifting av DSI releer vil pågå til ut i 2005 og at de mest kritiske vil byttes ut først (basert på målinger).

4. PASS-hendelser, Lieråsen

JBV redegjorde for de 3 hendelsene i begynnelsen av uka. Hendelsene kom etter at fjernstyring og linjeblokk var satt ut av drift denne uka som følge av arbeider i Lieråstunnelen. JBV opplyste at risikoanalyser hadde vært utarbeidet i forkant med relevant personell og at analysene hadde vært kvalitetssikret sentralt i hht etablerte prosedyrer. JBV vil vurdere om planleggingen har vært god nok; de vil involvere NSB og CargoNet i evalueringen.

JBV var generelt opptatt av at de senere års utvikling har medført at operativt personale stadig får mindre erfaring i bruk av slike driftsformer.

Mht videre drift påpekte SJT at søknad, som SJT mottok sist fredag om godkjenning av nytt sikringsanlegg (Eriksrud stasjon) som skal tas i bruk 07.12.03, kom for sent til å gi nødvendig mulighet for JBV til å kunne justere opplegget dersom SJT skulle ha innvendinger mot de beskrevne løsninger. Fremtidige søknader må derfor sendes i bedre tid.

5. Analyse av operativ trafikkstyring

SJT viste til den presentasjon som SJT hadde fått av analysen tidligere. Analysen omfatter bare togleders rolle mht å forårsake ulykker og ikke togleders aktiviteter for å kunne gjenvinne kontroll der andre har produsert en farlig tilstand. SJT har i ulike sammenhenger notert seg at denne begrensningen i analysen ikke er klart oppfattet av en del beslutningstakere og andre brukere av analysen. Tvert i mot er analysen i flere sammenhenger referert til som et argument for at togleder har en begrenset sikkerhetsmessig betydning. SJT minnet derfor om viktigheten av at analysens begrensninger blir hensyntatt når analysen benyttes.

6. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

Fra 2004 blir det én revisjonsfunksjon og én revisjonsplan i JBV. Revisjonsfunksjonen er nå midlertidig flyttet med direkte rapportering til etatsdirektør sikkerhet og virksomhetsutvikling. Oppfølgingstiltak fra revisjoner fom 2002 er nå samlet i Synergi som benyttes som oppfølgingsverktøy. Det er fortsatt noen skyggesystemer som er i bruk i oppfølgingsarbeidet. Foreløpig er oppfølging av eksterne revisjonsavvik gitt prioritet.

Fag-gruppenes funksjon i oppfølgingsprosessen er vurdert. Gruppene fungerer stort sett bra, men det er identifisert noen gråsoner i forhold til linjeledelsens ansvar. Oppfølgingsprosedyren er tung, men likevel nødvendig for å sikre forankring og kvalitetssikring. Det er nå en større ledelsesfokus på utestående avvik.

Avvik i tilsynsrapporter synliggjøres nå i månedsrapporter som gjennomgås i JBV's ledermøter. Månedsrapporten vil utvides ytterligere slik at mer detaljer om tiltak med overskredet frist blir særskilt synliggjort.

Ledelsens gjennomgang for 2003 er i prosess.

7. JBV's erfaringer med SJTs tilsyn og oppfølgingsarbeid

Det er etablert en god dialog i revisjonene. Det gis oversiktlig tilbakemelding på utestående avvik.

Fortsatt erfarer JBV at det er skjønnsmessige tolkninger i avviksformuleringene. Det gjør det vanskelig å vite hva som er godt nok.

JBV erfarer at det er mye ”boring” i lukkeprosessen ved at det stadig reises nye oppfølgingsspørsmål (eksempelvis mht adgang førerrom i sporgående arbeidsmaskiner).

8. SJTs erfaringer med revisjoner mot Jernbaneverket.

SJT ser at JBV har satt inn mye ressurser i sitt nye oppfølgingsregime.

I alle de 3 inspeksjoner/revisjoner som er gjennomført siden forrige ledelsesmøte har SJT registrert manglende identifisering av risikoforhold (risikoanalyser og tilløpsregistrering).

Videre har SJT gjennom revisjonsvirksomheten i flere tilfelle registrert manglende ledelsesmessig stillingstagen til å følge opp risikoforhold som JBV selv har identifisert eller fått ekstern bistand til å identifisere. Herunder synes SJT det tar lang tid å utbedre vesentlige risikoforhold i grensesnitt skifteområde-togvei.

SJT pekte også på at JBV i sin oppfølging har en tendens til ensidig å fokusere på utbedring av systematikk/prosedyrer/kriterier på bekostning av utbedring av fysiske mangler. SJT mener også det er viktig å utbedre systematikk for å sikre bedre fremtidig praksis, men at dette ikke må hindre at man parallelt utbedrer fysiske mangler/avvik som er avdekket.

SJT er i ferd med å slutføre etableringen av sitt revisjonsprogram for 2004 og vil fokusere på av- og påstigningsforhold, sikkerhetsstyring (med særlig vekt på syklus for rapportering og oppfølging av uønskede hendelser og analyser) og brann i det kommende år i tillegg til en nødvendig videreføring av årets fokusområder.

I 2004 omfatter SJTs planer for konkrete revisjoner/inspeksjoner av JBV: TU-enheten, sikkerhetsstyring (strekningsanalyser/risikoanalyser), av- og påstigning/stasjonssikkerhet og ledeskinner.

9. Samordning av tilsynsvirksomhet

JBV uttrykte generelt ønske om bedre koordinering av revisjoner fra ulike tilsynsmyndigheter og refererte til erfaringer der SJTs revisjon (8-01) var etterfulgt av revisjoner fra Arbeidstilsynet på samme område.

SJT refererte generelt til sin praksis om utveksling av revisjonsprogram og samarbeid om revisjoner med Arbeidstilsynet og DSB/brannvesen.

10. SJTs nye roller, status og planer.

JBV ønsket en orientering om SJTs oppgaver og roller relatert til utvikling av "regulatory body" og tekniske kontrollorgan.

SJT orienterte om at det så langt er avklart at SJT vil være klageorgan mht kapasitetsfordeling og at ytterlige klargjøring av oppgavene relatert til regulatory body avklares mellom Samferdselsdept. og SJT. Avklaringen forventes å være ferdig til 01.05.04.

SJT vil fortsatt godkjenne kjørevei, mens delsystemer i fremtiden vil godkjennes av tekniske kontrollorgan.

11. Status for Nye trafikkregler for jernbane (TRJ2003).

SJTs framdriftsplan ble presentert. Utsendelse av høringsutkast er planlagt til 1.9.04. SJT presiserte at det nye regelverket ikke blir sendt på høring før SJT anser at det er fullgodt som forskrift. De nye forskriftene er garantert ferdig for ikrafttredelse 1.7.06, men det pågår et arbeid for å se om tiden kan kortes ned ½ år.

Det er uheldig om konkurranseutsettingen ikke samordnes med utgivelsen av nytt regelverk slik at nye operatører kan starte opp direkte med å bruke det nye regelverket. SJT har avklart dette prinsippet med Samferdselsdept.

JBV påpekte at de bare kan gjennomføre opplæring om høsten eller vinteren og at det kan være uheldig at det blir for lang tid fra opplæring til praktisering starter. JBV påpekte videre at endringene ikke kan være større enn at det kan gjennomgås i en 2 dagers opplæring.

12. Status GSM-R

Det ble avdekket at det har vært en grunnleggende misforståelse om oppstartstidspunkt.

JBV vil innkalle til et snarlig møte.

SJT minnet videre om at NMT 450 fases ut i 2005 og at Scannet togradio ikke blir tilgjengelig på markedet. Det blir derfor en stor utfordring å sikre nødkommunikasjon på resten av nettet som ikke får GSM-R. JBV bekreftet at dette kan bli et problem etter som det ikke er noe vedtak om finansiering for fase 2 av GSM-R utbygging.

13. JBV's behov for tillatelser/godkjenninger i de kommende 2 år.

JBV overleverte en oversikt. Se vedlegg 4.

14. Krengetoghastigheter

SJT er i prosess med å vurdere hjemling for ny hastighetskilting. Dersom SJT ikke finner hjemmelsgrunnlag vil SJT gi innspill til en avvikssøknad til JBV. Skilt og praksis beskrives

i søknaden. SJT ser ingen grunn til at JBV ikke kan starte innkjøpsprosessen for nye skilt. Dette følges opp på neste kontaktmøte mellom JBV og SJT.

15. Oppsummering

1. JBV initierer et møte om GSM-R
2. SJT gir videre statusorientering om nye roller på neste ledelsesmøte
3. Spørsmålet om nødkommunikasjon tas opp på neste kontaktmøte
4. JBV gjennomfører sitt ledelsens gjennomgang tidligere neste år slik at det blir naturlig å rapportere fra dette i ledelsesmøte neste desember.

AGENDA for møte mellom Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn

Tid: Torsdag 4.desember kl 09-1300 Sted: Hos JBV , Møterom M801

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
0910	2. Saker fra forrige møte (rapport 9-03): Ingen aksjonspunkter ble notert
0910	3. Jernbaneverket redegjør for mål og måloppnåelse, risikobilde, uhellstatistikk , akseptkriterier og viktige risikoforhold; med vekt på risikoforhold og kort- og langsiktige trender som har ledelsens oppmerksomhet og indikerer behov for respons.
0935	4. Spørsmål fra SJT
0945	5. JBV redegjør for PASS-hendelser i Lieråsen
1005	6. Forståelse og bruk av analyse av operativ trafikkstyring. Synspunkter fra SJT
1025	7. JBV orienterer kort om eventuelle endringer i framdrift eller innhold for de pågående organisasjonsendringer av betydning for trafikkikkerhet
1035	8. Spørsmål fra SJT
1040	Pause
1045	9. Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
1055	10. Spørsmål fra SJT
1100	11. Jernbaneverkets erfaringer med nytt oppfølgingsverktøy for revisjonsavvik og med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid
1115	12. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot Jernbaneverket.
1125	13. Tilsynsmyndigheter, samordning av tilsynsvirksomhet (SJT,AT,DSB m.fl.)
1135	14. SJTs nye roller, status og planer.
1150	15. Nye trafikkregler for jernbane (TRJ2003). Videre fremdrift etter at SJT tar over prosjektet. SJT orienterer om status.
1155	16. Status GSM-R. JBV redegjør kort for status.
1200	17. JBV's behov for tillatelser/godkjenninger i de kommende 2 år.
1210	18. Eventuelt
1220	19. Oppsummering ved SJT
1230	Lunsj
1300	Slutt

Deltakere

Jernbaneverket:

Steinar Killi, Jernbanedirektør
Jon Frøisland, Infrastrukturdirektør
Ove Skovdahl, Etatsdirektør for sikkerhet og virksomhetsutvikling
Arne Habberstad, Trafikkdirktør.
Ole Drangsholt, Stabsdirektør (til steder i deler av møtet)

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, direktør
Øystein Ravik, Seksjonsleder sikkerhet og teknikk
Rannveig Hiis Hauge, Revisjonsleder
Sjur Sæteren, Revisjonssjef