



Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 9-04

*Møte med ledelsen i
Jernbaneverket*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 9-04
Arkivkode: 04/193- SF632
Møtedato: 17.06.04
Foretak: Jernbaneverket

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn den 17.06.04. Rapporten angir status på viktige områder av Jernbaneverket sin organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Rannveig Hiis-Hauge
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

- 1. Innledning.**
- 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**
- 3. Jernbaneverket redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.**
- 4. Oppfølging av interne prosesser og uønskede hendelser**
- 5. SJT presenterer sitt risikobilde av jernbanevirksomhet**
- 6. Status GSM-R**
- 7. Overordnede akseptkriterier for lokale forhold**
- 8. Jernbaneverket sine erfaringer med SJT vedr. oppfølging av revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**
- 9. SJTs erfaringer med oppfølging av revisjoner overfor Jernbaneverket**
- 10. SJTs nye roller**
- 11. Eventuelt**
- 12. Oppsummering**

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 Jernbaneverkets ledelse 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. Gjennomgang av saker fra forrige møte (rapport 20-03)

- GSM-R følges opp på agendaens punkt 6.
- SJTs nye roller følges opp på agendaens punkt 10.
- Ledelsens gjennomgang følges opp på agendaens punkt 4.

JBV hadde spørsmål til rapport 20-03 punkt 2, om godkjenningsordning for skinnegående arbeidsmaskiner var ferdig etablert. SJT svarte at vi fremdeles ikke hadde tatt stilling til utforming av godkjenningsprosessen.

3. Jernbaneverket redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.

JBV mener risikobildet generelt er bedre og har økt fokus på togekspeditører som menneskelig barriere.

Det har vært ”få alvorlige hendelser”, men en økende trend i passeringer av restriktivt signal (PASS), som muligens kan forklares med økt rapportering.

Vedrørende planoverganger opplyste JBV at deres hovedstrategi ikke er nedleggelse, men opprusting og sikring.

SJT spurte hvordan arbeidsmiljøet har utviklet seg på trafikkstyringssentralen. JBV mente der var bedringer, begrunnet i økt bemanning og i at Oslo S beholdes som sentral. Men der er fremdeles flere indikatorer som tyder på at arbeidsmiljøet er utfordrende. Det vil snart foreligge en rapport fra en gruppe som har vurdert dette arbeidsmiljøet. *SJT ønsker å holdes orientert om utviklingen av arbeidsmiljøet*

SJT spurte om planovergangen ved Embrettsfoss der traktor og tog kolliderte 04.05.04, er på lista over planoverganger som skal fjernes. JBV svarte at det er den ikke, den tilfredsstillende regelverket da den er sikret og det er lite trafikk der. SJT spurte om slike hendelser fører til en revurdering av hvilke planoverganger som skal stå på tiltakslista. JBV svarte at planovergangsansvarlig oppdaterer tiltakslista årlig. SJT stilte videre spørsmål om det er kartlagt lokale risikofaktorer for sikrede PLO slik det er gjort i planovergangsprosjektet for usikrede planoverganger, men det kunne ikke avklares i møtet.

SJT spurte i hvilken grad lokale vurderinger kvalitetssikres. *JBV svarte at de skulle sjekke sine rutiner.*

4. Oppfølging av interne prosesser og uønskede hendelser

Sentrale tiltak hos JBV er:

- Forbedring av styringssystem (tilgjengelighet, prosessbasert.)
- Prosessidentifisering – tydeliggjøring av roller, samhandling, ansvarsforhold.
- Revisjoner –ett revisjonsprogram for hele JBV.
- Revisjoner – oppfølging av avvik (holdninger og system.)
- Program for ledelse og samhandling i JBV (PULS), 250 stk på 3 + 3 + 2 dagers kurs.
- Ny IKT-infrastruktur og nytt operativsystem.
- Ny virksomhetsportal (intranett, tilknytning til styringssystem fra høsten)
- Sikkerhets- og kvalitetsrådgivere på 3-4 nivåer (jd-nivå, regionnivå og banesjefnivå)
- Prosessidentifisering av uønskede hendelser – forbedring av oppfølging
- Etablering av kompetanseutviklingssenter (Norsk jernbaneskole), åpner 01.01.05.

SJT spurte hvordan utfordringer mellom stab og linje ble håndtert, når organisasjonen har sikkerhetsrådgivere i tre nivåer. JBV svarte at dette er så vidt nytt, at det ikke er foretatt noen evaluering ennå.

SJT etterspurte utvikling i formidling av forutsetningene for risikoanalysen for operativ trafikkstyring, jfr SJTs kommentarer i forrige ledelsesmøte.

JBV skal sjekke status. JBV opplyste for øvrig at analyse av gjenvinningsmuligheter nå er ferdigstilt.

Mht feil i signalanlegg vurderer JBV 3-4 ulike grep som de ønsker å teste ut.

5. SJT presenterer sitt risikobilde av jernbanevirksomhet

Risikobilde avhengig av tapspotensial og frekvens, indikerer at hendelser ved planoverganger har størst risiko. Det er flest registrerte hendelser med risiko for påkjørsel av folk i sporet, videre er det problemer med sikt: vegetasjon om sommeren og snø om vinteren. Det er en del hendelser med risiko for sammenstøt med skinnegående materiell knyttet til PASS-hendelser.

JBV uttrykte at de kjente seg igjen i dette risikobildet.

SJT påpekte viktigheten av å ha null-toleranse overfor PASS-hendelser med for å kunne snu trenden. JBV opplyste at de samarbeider med trafikkutøver vedr hendelser der lokomotivfører passerer restriktivt signal. På steder der PASS-hendelser gjentar seg, vurderes signalforholdene. Videre er det også en del risiko for sammenstøt med ikke-skinnegående materiell i forbindelse med arbeid langs spor.

SJT etterspurte dialog med nordiske kollegaer vedr. hendelser som den nylig i Danmark der et tog sporet av pga dårlig vedlikehold av skinnegang. JBV svarte at de har løpende nordisk samarbeid på ulike fagområder, men ikke direkte etter enkelthendelser.

6. Status GSM-R

JBV redegjorde for status for GSM-R utbygging, om spesielle utfordringer og kritiske forhold (bla er produksjon av sim-kort til repeatere forsinket.) GSM-R utbyggingen i Norge er i større grad et pionerarbeid, enn det som var JBV's forventninger i planleggingsfasen.

SJT etterspurte tilbakemelding fra drift vedr å operere med to systemer. JBV svarte at det ikke var kommet spesielle tilbakemeldinger.

SJT sa at vi oppfatter søknaden om forlengelse av dispensasjon utover 01.10.04 som tynn i forhold til dekning av system ved evt forsinkelser, men at dette vil bli tatt opp i et eget brev. Vedrørende nødkommunikasjon forventer vi spesifikke tiltak på inneklemt strekninger uten GSM-R. Vi avventer også en klargjøring av dekningsgrad og ansvar på grensestrekninger mot Sverige.

7. Overordnede akseptkriterier for lokale forhold

SJT uttrykte at 1B-Si (JBV's sikkerhetshåndbok) ikke er hensiktsmessig for å måle lokale risikoforhold. Endringsvurderinger ved Lysaker ble nevnt som eksempel, hvor det ble påpekt at akseptkriterier må gjenspeile moderne standard. Videre ble det påpekt at lokale forhold ikke skal behandles som unntak fra 1B-Si, men som en videreføring av innholdet i 1B-Si.

JBV tok dette til etterretning og opplyste at 1B-Si er planlagt oppdatert.

8. Jernbaneverket sine erfaringer med SJT vedr. oppfølging av revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt

JBV har mange avvik som er lukket internt og oversendt SJT, hvor JBV venter på bekreftelse fra SJT. SJT gir tilbakemelding.

JBV påpekte videre at det må være vanskelig for SJT å lukke observasjoner med vurderende formuleringer som "det gis ikke *tilstrekkelig* publikumsinformasjon." SJT tar dette til etterretning.

JBV påpekte at utskilling av enkelte avvik som egne saker hos SJT har gjort oppfølgingen mer uoversiktlig.

JBV ønsker møter med SJT for å diskutere tiltaksplaner når disse er sendt over. SJT er positiv til dette.

JBV informerte for øvrig om at Banedatabanken nå er ferdig i ny versjon.

9. SJTs erfaringer med oppfølging av revisjoner overfor Jernbaneverket

- SJT ønsker tiltak både på overordnet systemnivå og for konkrete forhold. JBV har vist stor fokus på arbeid med overordnede, langsiktige systemer, men er fremdeles ikke flink nok til å iverksette de konkrete tiltak.
- Skyving på frister for større prosjekter, har den uheldige konsekvens at konkrete tiltak utsettes.
- SJT savner av og til konkrete svar på våre spørsmål. Eksempel: Avvik vedr mangelfull skilting der SJT har bedt om en erklæring på at skilting var fysisk utbedret mens JBV gjentatte ganger svarte ut med prosedyreendringer og redegjørelser.

- I møte med faggruppene i oppfølgingsprosessen har SJT i noen tilfelle erfart at JBV ikke har kunnet redegjøre for status på tiltak pga uklarheter i ansvarforhold mellom faggruppene og linjeorganisasjonen. SJT har derfor behov for en avklaring mht hvem SJT skal forholde seg til for å kunne få korrekt informasjon om status. JBV opplyste at det er revisjonens kontaktperson vi skal forholde oss til.
- I noen tilfeller har SJT erfart at det har vært manglende involvering av relevante fagmiljøer i JBV i forbindelse med lukking av avvik. Eksempel: 7-98 gult materiell.

10. SJTs nye roller

Regulatory-body funksjonen, som omhandler konkurransemyndighet innen jernbanesektoren, er per i dag delt mellom SJT og Samferdselsdepartementet. SD vurderer om denne funksjonen skal samles ett sted (muligens hos SJT) og i hvilken grad Konkurransetilsynet skal spille en rolle her.

I forhold til teknisk kontrollorgan er SJT fremdeles myndighetsorganet, vi gir tillatelse basert på innspill fra teknisk kontrollorgan (som kun gjør vurderinger om samsvar med TSI-er).

11. Eventuelt

JBV overleverte et notat om nye prosjekter.

SJT påpekte at det har gjentatt seg at meldinger om arbeid og søknader om godkjenninger ikke har kommet i tide i forhold til hva som kreves av saksbehandlingstid. Eksempel: Gulskogen.

Rutiner rundt kvalitetssikring av bruk av s-sirkulære og av stasjonsforhold er ikke gode nok.

JBV redegjorde for delt eierforhold mellom NSB og JBV på stasjoner. JBV har inngått en avtale med NSB om overtakelse av stasjoner, men det økonomiske oppgjøret er foreløpig ikke på plass, og hindrer gjennomføring av avtalen.

12. Oppsummering

- a. SJT tar et initiativ og endrer prosessen vedr. godkjenning av skinnegående arbeidsmaskiner så snart vi har tid.
- b. JBV sjekker status for oppfølging av risikoanalysen for operativ trafikkstyring. Oppfølgingsrapport om togleders rolle ved gjenvinning oversendes.
- c. JBV gir tilbakemelding på om problematikken rundt nødkommunikasjon i installert tilstand er utkvittert, når det gjelder EMC-stråling og GSM-R.
- d. JBV sender over søknad om nødkommunikasjonsløsning for inneklemt strekninger, før sommeren.
- e. JBV sender tilbakemelding vedr. eierforholdet for GSM-R Ofotbanen.
- f. SJT sender bekreftelse på lukking av avvik i tilfeller der JBV venter på oss.

- g. JBV tar til etterretning den tilbakemelding som ble gitt under punkt 9 vedr oppfølging av revisjoner.

AGENDA

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og Jernbaneverket
Tid: Torsdag 17. juni 2004 kl 09-13 Sted: JBV møterom 801

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
0910	2. Gjennomgang av saker fra forrige møte (desember 03, rapport 20-03) <ul style="list-style-type: none"> • JBV initierer et møte om GSM-R (se punkt 6) • SJT gir videre statusorientering om nye roller på neste ledelsesmøte (se punkt 10) • Spørsmålet om nødkommunikasjon tas opp på neste kontaktmøte • JBV gjennomfører sitt ledelsens gjennomgang tidligere neste år slik at det blir naturlig å rapportere fra dette i ledelsesmøte neste desember.
0915	
	3. Jernbaneverket redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold. Konkrete uønskede hendelser av alvorlig karakter. Spørsmål fra SJT
0945	
	4. Oppfølging av interne prosesser og uønskede hendelser Jernbaneverket redegjør for hvilke sentrale tiltak ledelsen har initiert som følge av: - Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse
1030	
1045	Pause
1105	5. SJT presenterer sitt risikobilde av jernbaneverksamhet
	6. Status GSM-R Jernbaneverket redegjør kort for status i utbygging av GSM-R.
1125	
	7. Overordnede akseptkriterier for lokale forhold Kort tilbakemelding fra SJT.
1130	
	8. Jernbaneverket sine erfaringer med SJT vedr. oppfølging av revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
1145	
1200	9. SJTs erfaringer med oppfølging av revisjoner overfor Jernbaneverket
	10. SJTs nye roller SJT avklarer kort tilsynets nye roller.
1210	
1220	11. Eventuelt
	12. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Deltakere

Jernbaneverket:

Steinar Killi, Jernbanedirektør

Ove Skovdahl, Etatsdirektør Sikkerhet og virksomhetsutvikling

Svein Horrisland, Etatsdirektør Marked og samfunnskontakt

Jon Frøisland, Infrastrukturdirektør

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Harald Sundlo, Leder for gruppe regelverk

Øystein Ravik, Leder for gruppe sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Revisjonssjef

Ingunn H. Saloranta, overingeniør uhellsstatistikk

Rannveig Hiis-Hauge, Revisjonsleder