



Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

*Møte med ledelsen i
Jernbaneverket*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 17-04
Arkivkode: 04/193- SF632
Møtedato: 07.12.04
Foretak: Jernbaneverket

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn den 7. desember 2004. Rapporten angir status på viktige områder av Jernbaneverket sin organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato:

Revidert 07.02.05

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Risikobilde/risikoforhold
3. Stortingsprp. 1, tilleggsprp 2(2004-05)/Organisasjonsendringer
4. Kommunikasjon/GSM-R
5. SJTs erfaringer fra tilsynsarbeidet
6. Neste møte

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. 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.

Etter at det i ledelsesmøte 21.01.05 (rapport 1-05) ble påvist en unøyaktighet i punkt 3 side 4 er dette rettet opp.

2. Risikobilde/risikoforhold

Jernbanedirektøren redegjorde for risikobildet. Det har det siste året vært en økning i antall innrapporterte tilløp til hendelser og en nedgang i antall skader.

Det ble redegjort for utviklingen av risikobildet innenfor Jernbaneverkets 7 topphendelser.

Jernbaneverkets arbeid med etablering av GSM-R, ATC krysningsbarriere og ATC/linjeblokk på Nordlandsbanen forventes å bidra til redusert risiko mht sammenstøt.

Det har vært 2 dødsfall og ytterligere 2 ulykker på planoverganger i 2004. Jernbaneverket vil justere fokus noe i arbeidet med å redusere risiko på planoverganger ved å vie mer oppmerksomhet også til sikrede planoverganger og deres lokale omgivelser. Kampanjer mot barn og unge vil fortsette. Statens jernbanetilsyn understreket betydningen av å vurdere de planoverganger med høyest risikopotensiale enten de er sikrede eller usikrede. Med utgangspunkt i en hendelse nylig der en bil ble stående mellom to helbommer ble det stilt spørsmål ved om det kan være hensiktsmessig å informere bilistene om at det i slike situasjoner er mulig å kjøre gjennom en senket bom og at dette kan være nødvendig for å unngå en større togulykke.

I forbindelse med de forestående organisasjonsendringene skal det gjennomføres endringsanalyser for å kontrollere imøtekommelse av Jernbaneverkets sikkerhetsmål (se pkt.3).

Bedret kontroll på dokumentasjon av tekniske anlegg (gjennom bla Maximo og Banedatabanken) vil gi grunnlag for bedre planlegging og gjennomføring av vedlikehold. Arbeidet med styring av den tekniske dokumentasjonen er derfor høyt prioritert.

Jernbaneverket har revidert prosedyrene for arbeider i og ved spor. Det er etablert en ny prosess som bedre vil ivareta arbeider av en slik karakter som for eksempel de arbeidene som er gjennomført ved Lieråsen. Herunder er nye HMS- prosedyrer utarbeidet. Jernbaneverket understreket at trafikktøverne har vært sterkt involvert i arbeidet.

3. Stortingsprp. 1, tilleggsprp 2(2004-05) /organisasjonsendringer

Jernbaneverket informerte om at de forholder seg til stortingsprp. som gir Samferdselsdept. (i samarbeide med Jernbaneverket) det formelle ansvaret for å lage en gjennomføringsplan for konkurranseutsettingen.

Statens jernbanetilsyn informerte om at tilsynets oppgave vil være å tilse at Jernbaneverket har et regime som ivaretar sikkerheten ved de nye løsningene på en tilfredsstillende måte. Statens jernbanetilsyn forventer ikke at det skal by på problemer å etablere organisasjonsløsninger som er sikkerhetsmessig tilfredsstillende teknisk sett; hvorvidt slike løsninger også er tilfredsstillende økonomisk sett er ikke en del av tilsynets vurderinger.

Jernbaneverket uttrykte at det er en utfordring å sikre at kompetanse beholdes i prosessen.

Det ble diskutert hvordan prosessen kan gjennomføres på en hensiktsmessig måte. Statens jernbanetilsyn vil ha en 3. partsrolle i prosessen og har fått klare føringer fra Samferdselsdept. på å skulle følge med på konkuransesutsettingen. Det var enighet om at tilsynet må sikres nødvendig innsyn i prosessen underveis slik at eventuelle inngrep kan gjøres på et hensiktsmessig tidspunkt. Statens jernbanetilsyn vil ikke bidra til Jernbaneverkets løsninger og kan derfor ikke være deltakere i arbeidsgrupper, men må samtidig sikres et dypere innsyn enn for eksempel statusrapporteringer på framdrift.

Jernbaneverket opplyste at de i forbindelse med organiseringsprosjektet vil gjennomføre nødvendige endringsanalyser med hensyn på risiko.

4. Kommunikasjon/GSM-R

Statens jernbanetilsyn refererte til at det i en overgangsfase brukes flere ulike systemer for nødkommunikasjon, blant annet på Bergensbanen har det vist seg å vært sviktende mobildekning for kommunikasjon mellom togledelse og tog. Tilsynet poengterte at trafikkutøveren må ha relevant og fungerende kommunikasjonsutstyr, men at Jernbaneverket har et ansvar for å forsikre seg om at nødkommunikasjonen fungerer. (Jf kravforskriften §12-3 bokstav d) som sier at ”ved nødsituasjoner skal det være gjensidig mulighet til rask kontakt mellom togbetjening og trafikkledelse.”). Statens jernbanetilsyn godkjenner rullende materiell og kommunikasjonsutrustning, men Jernbaneverket må forsikre seg om at togledelsen har kommunikasjon med toget. Jernbaneverket presiserte at togledelsen skal forsikre seg om at kommunikasjonen fungerer før togleder stiller signal fra utgangs-/grensestasjon og Statens jernbanetilsyn sluttet seg til og understreket at det er helt klart at det er slik det må være.

For å ivareta sitt ansvar må Jernbaneverket dessuten, når de vurderer nye aktører på sporet, forvise seg om at kommunikasjonsutstyret i materiellet er kompatibelt med det som Jernbaneverket tilbyr.

Statens jernbanetilsyn understreket at trafikkutøvers plikt til nødkommunikasjon også gjelder hvis førerrommet forlattes; i så fall må håndholdt utstyr benyttes.

Jernbaneverket vil informere trafikkutøverne (via S-sirkulære) om dette for å unngå ”munnhuggeri” mellom togleder og lokfører dersom tog ikke gis signal pga at nødkommunikasjon ikke kan etableres.

5. SJTs erfaringer fra tilsynsarbeidet

Statens jernbanetilsyn er misfornøyd med Jernbaneverkets tilbakemelding ifm. oppfølging av avvik og pålegg. Det er gjentatte ganger erfart at pålegg ikke svares ut, bare delvis svares ut eller at frister overskrides. Statens jernbanetilsyn forventer en bedre kvalitetssikring av Jernbaneverkets svar på pålegg. Det var enighet om å ta dette opp på neste møte og at Statens

jernbanetilsyn da skal presentere konkrete eksempler i forkant av møtet som kan gjennomgås på møtet.

6. Neste møte

Neste møte ble avtalt 24. januar kl. 0900.

Agenda, Ledelsesmøte JBV- SJT 07.12.04

1. Innledning v/ SJT (EØJ)
2. Kort presentasjon av JBVs risikobilde/risikoforhold v/JBV
3. JBV orienterer om sin håndtering av St.prp. 1, tilleggsprp 2(2004-05)
4. JBV orienterer kort om eventuelle viktige løpende org.endringer av betydning for trafikksikkerheten
5. SJTs erfaringer fra tilsynsarbeidet
6. GSM-R
6. Neste møte

Deltakere

Jernbaneverket:

Steinar Killi, Jernbanedirektør

Ove Skovdahl, Etatsdirektør Sikkerhet og virksomhetsutvikling

Stein O. Nes, Etatscontroller

Arne Habberstad, Trafikkdirrektør

Jon Frøisland, Infrastrukturdirektør

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Harald Sundlo, Avd.dir. regelverk

Øystein Ravik, Avd.dir. sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Avd. dir. revisjon