



Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 1-07

Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 1-07
Arkivkode: 06/819 SF2-64
Møtedato: 10.01.2007
Foretak: Jernbaneverket

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn 10.01.2007. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 30.01.2007

Godkjent dato: 30.01.2007

Sign

Sign.:

Harald R. Sundlo
Prosjektleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.
2. Saker fra forrige møte (rapport 12-06).
3. JBV redegjør for mål og måloppnåelse, risikobilde, akseptkriterier og viktige risikoforhold.
4. JBV redegjør for eventuelle organisasjonsendringer av betydning for trafikksikkerheten.
5. JBV's sikkerhetsgodkjenning v/JBV og SJT
6. Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner (inklusive leverandørrevisjoner) og ledelsens gjennomgang v/JBV
7. JBV redegjør for status for arbeidet med å revidere sitt oppfølgingsregime for utestående avvik.
8. JBV's erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid.
9. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner/tilrådninger mot JBV samt info om tilsynsaktiviteter i 2007.
10. SJT orienterer om arbeid med regelverksendringer
11. JBV's behov for tillatelser de kommende 2 år.
12. Eventuelt
13. Oppsummering v/SJT.

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

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

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet. Oppfølgingspunktene som er listet opp under punkt 13 er ikke formelle pålegg eller avvik, men vil fungere som grunnlag for videre dialog og tilsyn med Jernbaneverket.

2. Saker fra forrige møte (rapport 12-06)

- a. Jernbaneverket tar initiativ til et møte med tilsynet vedr. deres kommentarer til sikkerhetsforskriften (se punkt 12 i rapport 12-06.)

Jernbaneverket har ikke tatt kontakt i perioden, men er velkommen til å gjøre det om det anses for å være et behov.

- b. Tilsynet tar initiativ til et møte med Jernbaneverket vedr. Merkur og ERTMS (se punkt 14 i rapport 12-06.)

Punktet dreier seg om et tidligere spørsmål fra Jernbaneverket hvor det ble etterlyst en tilbakemelding fra SJT vedrørende godkjenning av Merkur og grensesnitt mot ERTMS. SJT sendte et brev til JBV om saken 19.09.2006, hvor man viser til tilsynets brev av 23.03.06 hvor det forklares hvorfor tilsynet mener at det ikke er avklart at Merkur er et ERTMS kompatibelt system. Tilsynet er fortsatt av den oppfatning at det ikke er avklart at Merkur er et ERTMS kompatibelt system og dermed ikke akseptabelt. I utkast til ERTMS-implementeringsplan går imidlertid JBV for en løsning der alle sikringsanlegg uansett skal skiftes ut ved overgang til ERTMS. Dersom denne strategien følges vil problemstillingen bortfalle.

3. JBV redegjør for mål og måloppnåelse, risikobilde, akseptkriterier og viktige risikoforhold.

Jernbaneverket har en overordnet nullvisjon og har et årlig mål om en 3,5 % reduksjon i antall skader/ulykker pr. år. Statistikken viser at trenden synkende de siste 20 år. Jernbanedirektørens overordnede akseptkriterier for virksomheten er:

- Overholde forskriftskrav og eget regelverk
- Ha oversikt over risiko til enhver tid

I 2006 har ledelsen i Jernbaneverket hatt hovedfokus rettet mot å hindre planovergangsulykker og ulykker som følge av stein/jordras. Samt PASS-hendelser og stasjonssikkerhet

For øvrig ble det presentert en oversikt over en del risikoforhold i 2006 og gitt en beskrivelse av hvilke tiltak som var gjennomført. GSM-R er nå ferdig utbygd på de strekninger i henhold til fastsatte planer. Relatert til planoverganger og ureglementert ferdsel i spor så har Jernbaneverket gjennomført holdningskampanjer blant annet i samarbeid med skoler og Trygg Trafikk. Det er videre utarbeidet reviderte prosedyrer for arbeid i og ved Jernbaneverkets infrastruktur. I forhold til bruk av skinnegående arbeidsmaskiner er prosesser og organisering endret.

På spørsmål fra jernbanetilsynet om bakgrunnen for den registrerte økningen i antall rapporterte hendelser (totalt sett) ble det svart at dette i hovedsak trolig skyldtes bedre rapportering, endrede rapporteringsrutiner og at rapportering nå skjer gjennom ulike kanaler slik at det er blitt enklere å rapportere.

På agendaen til møtet hadde SJT bedt om en redegjørelse for noen konkrete problemstillinger:

a) Status i PLO-arbeidet:

En del planoverganger ble stengt sist høst fordi Jernbaneverket fant at disse ikke tilfredsstilte gjeldende forskriftskrav. Status er at det ved 45 planoverganger nå kjøres med redusert hastighet og at 13 er stengt fordi de fortsatt ikke er i samsvar med gjeldende krav.

b) Status i arbeidet med å oppdateringer av signaltegninger:

Jernbaneverket forbereder oversendelse til SJT hvor status skal beskrives og hvor ønske om fristutsettelse vil komme. Pr. april 2006 var etterslepte på 7000 tegninger. Det er nå et mål at dette antallet skal være redusert til 2000 innen 31.3 2007. Fullstendig oppdatering av tegningene innen utløpet av 2007 kan ikke skje uten en større omprioritering som vil gå på bekostning av andre store prosjekter. Jernbaneverket mener allikevel at risikoen bør kunne aksepteres med foreslått framdrift. Tilsynet ønsket å presisere at de ikke kun er interessert i etterslepet i seg selv, men at det sikres at tegningene bl.a. er oppdatert der hvor arbeid på infrastrukturen skal iverksettes. Dette bør sikres gjennom en dokumentert prosess. Videre etterlyste tilsynet en formalisering av prinsippene for gjennomgang av slike tegninger.

c) Status i arbeidet med poldukreleer:

Det ble oppdaget at disse releene hadde en tendens til å henge seg opp om friksjonen ble for stor. Jernbaneverket har valgt å skifte de sikkerhetskritiske komponentene først, og dette arbeidet er nå gjennomført. Rettingen av de øvrige komponentene er planlagt gjennomført innen 01.01.09.

d) Status i arbeidet med å sikre mot stein/jordras:

Det ser ut som om ras nå går i områder hvor det ikke har skjedd tidligere. En mulig årsak antas å være endringer i klimaet. JBV har de siste årene innført en systematikk med trinnvis beredskap mot ras, basert på meteorologiske terskelverdier. I tillegg gjennomgås strekninger av geologer (Bergensbanen og Nordlandsbanen). Flere fysiske sikringstiltak er igangsatt og

gjennomført. På spørsmål fra tilsynet om Jernbaneverket har tilstrekkelig kompetanse i dette arbeidet bekreftet Jernbaneverket at de både bruker intern og ekstern kompetanse og at denne anses tilstrekkelig.

4. JBV redegjør for eventuelle organisasjonsendringer av betydning for trafikksikkerheten.

Det ble redegjort for følgende forestående endringer i organisasjonen:

- Alt personale for drift og vedlikehold på Ofofbanen samles i en organisasjon
- Ansvar for strekningene i triangelet Asker-Ski-Eidsvoll samles hos en banesjef. Det etableres en ny funksjon som stasjonsansvarlig i samme område.
- JBV drift gjennomfører en generell omorganisering som innebærer en enhetlig organisering av driftsenhetene i alle regionene (samme stillingsbetegnelser, organisasjonsoppbygning mv).
- Overføring av 120 oppsynsmenn til JBV drift (som konsekvens av den nåværende Regjerings omstøting av den tidligere beslutningen om outsourcing av en del tjenester).

Jernbaneverket uttrykte en bekymring ift rekruttering og hvem som skal ta ansvaret for opplæring dersom det blir krav om mer konkurranseutsetting enn hva som er økonomisk rasjonelt og hva som er nødvendig egenproduksjon for å sikre og utvikle jernbanekompetanse.

5. JBV's sikkerhetsgodkjenning v/JBV og SJT

Det ble en generell diskusjon om status i arbeidet og veien videre. Det pågående arbeidet og planene er godt kjent av SJT, inkludert det forhold at dispensasjonen gitt av SD innebærer at sikkerhetsgodkjenningen må være på plass 01.01.08. SJT ser en konstruktiv utvikling i dialogen med JBV og SJT presiserte at tilsynet ønsker en tett dialog, men at det er opp til JBV å følge de planene som er lagt. Ut fra det tilsynet har sett, er det i de fastlagte planene gitt en god forutsetning for at målet om godkjenning innen fristen kan nås. Det er også viktig for tilsynet å bli informert på detaljert nok nivå for å sikre at tilsynet kan kommentere om JBV er på rett vei.

6. Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner (inklusive leverandørrevisjoner) og ledelsens gjennomgang v/JBV

Interne revisjoner i JBV supplerer tilsynets revisjoner. I 2006 har SJT gjennomført 4 omfattende revisjoner som av JBV oppleves som gode innspill til egen forbedring. JBV vil i 2007 gjennomføre flere interne revisjoner som bla. tar for seg områdene forsyningsstrategi, prosjektstyring og behandling av avvik/fravik fra teknisk regelverk. Revisjonsprogrammet oversendes SJT om kort tid.

7. JBV redegjør for status for arbeidet med å revidere sitt oppfølgingsregime for utestående avvik.

I ledelsesmøte 11.01.06 (Tilsynsrapport 2-06) ble JBVs system for oppfølging av avvik fra eget styringssystem og avvik fra forskriftskrav presentert av JBV. Revidert prosedyre for slik oppfølging gjelder fra 01.01.06. Denne gir en bedre oversikt over avvik og beskriver en prosess som er enkel og som fungerer. JBV ser ingen grunn til å endre/revidere prosedyren nå. SJT uttrykte at JBVs oppfølging av revisjonsavvik nå synes å være under kontroll.

8. JBVs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid.

Forholdet til og dialogen med SJT er blitt bedre enn den var. Jernbaneverket etterlyser fortsatt en bedre konkretisering fra tilsynets side når det gjelder avvik i revisjonsrapporter slik at disse blir tydelig forstått og at det er klart hva som skal gjøres for å få avvikene lukket. For øvrig erkjenner Jernbaneverket at erfaring viser at det er viktig for JBV å kontrollere at tiltak faktisk er gjennomført og på den måten også sikre at SJT får tillitt til at avvik faktisk er lukket.

Jernbaneverket poengterte videre at det er viktig at tilsynet kontinuerlig vurderer om virkemidlene tilsynet bruker står i forhold til avvikets art.

På bakgrunn av en konkret klagesak, ba Jernbaneverket tilsynet vurdere om ikke prosessen rundt klager ift enkeltvedtak bør formaliseres og tydeliggjøres.

JBV etterlyste bedre rutiner for SJTs tilbakemelding på om avvik er lukket. SJT opplyste at iht de prosedyrer SJT nå følger vil JBV ikke få tilbakemelding på hvorvidt avvik er lukket, men til ulike avvik vil det knyttes pålegg om korrigerende og normalt også oversendelse av dokumentasjon for å godtgjøre at avvik er korrigert. SJT vil gi tilbakemelding på om disse påleggene er oppfylt iht forvaltningslovens bestemmelser. JBV ytret ønske om å få tilgang til SJTs interne prosedyrer for oppfølging av revisjonsavvik, for bedre å kunne forstå SJTs prosesser. JBV presiserte videre at dersom SJT karakteriserer et avvik som et forskriftsbrudd, og JBV deretter redegjør for sine tiltak for å lukke avviket og SJT fremdeles mener at det foreligger et forskriftsbrudd, så følger det av veiledningsplikten i forvaltningsloven § 11 at SJT må opplyse JBV om sitt syn.

I forhold til prosessene rundt behov for å søke om tillatelser fra tilsynet, så etterlyste JBV at de ofte vil ha behov for forhåndsavklaringer (typisk ift. tekniske løsninger) slik at man ikke må vente til anleggene er ferdigstilte med å få vite. Jernbaneverket ba tilsynet vurdere om det er mulig å få til regelendringer som åpner opp for at forhåndsgodkjenning eller lignende kan gis i konkrete typer saker, jf. systematikken inne plan- og bygningsloven. Tilsynet har dette spørsmålet under vurdering.

9. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner/tilrådninger mot JBV samt info om tilsynsaktiviteter i 2007.

Tilsynet er enig i at samarbeidsklime og kommunikasjonen er blitt bedre. Den nyopprettede arbeidsgruppen med deltagere fra etatens juridiske miljø anses som hensiktsmessig og det er reist flere interessant problemstillinger som det skal arbeides videre med. Utöver det trakk SJT fram følgende:

- JBV melder i enkelte tilfeller avvik som lukket før tiltakene er fullstendig implementert
- I enkelte avvikprosesser overskrides JBVs fastsatte frister for tiltak
- Enkelte typer avvik er fortsatt gjengangere fra lang tid tilbake (jf tilbakemelding i fjorårets ledelsesmøte). Det er viktig at ikke bare enkelttilfeller korrigeres, men at man ser på helheten slik at samme type avvik ikke oppstår på nytt, et annet geografisk sted eller i samme funksjon i en annen enhet.

I forhold til JBVs ønske om konkretisering av hva som skal til for å korrigere slike avvik, ønsket SJT å presiserer at tilsynet må forholde seg til de forslag som fremmes. Det vil være vanskelig for tilsynet selv å beskrive hvilke løsninger som er gode nok.

Tilsynet ønsket på spørsmål fra JBV videre å presisere at det er et generelt ønske fra tilsynet side at det gis tilbakemeldinger på utkast til revisjonsrapporter. Dette er også en viktig tilbakemelding til tilsynets forbedringsarbeide.

10. SJT orienterer om arbeid med regelverksendringer

SJT gjennomgikk seneste tids forskriftsendringer og ga en oversikt over det arbeid som planlegges ifm revisjon av eksisterende forskriftsbestemmelser. Når det gjelder arbeidet med nye trafikkregler for jernbane, så er høring planlagt gjennomført i perioden mai – august 2007 med vedtagelse i desember 2007 og planlagt ikrafttreden 01.01.09.

I tillegg vurderes å gjennomføre en evaluering av helsekrav- og opplæringsforskriften, en vurdering av bestemmelsene om kjøre- og hviletid samt oppdatering av kommentarene til sikkerhetsforskriften.

11. JBVs behov for tillatelser de kommende 2 år.

En del hovedprosjekter ble gjennomgått og en liste over større prosjekter ble overlevert, se vedlegg 3.

Tilsynet presiserte at det er viktig at meldinger om nye prosjekter/endringer sendes over i god tid.

12. Eventuelt

Ingen saker

13. Oppsummering v/SJT.

Følgende oppfølgingspunkter ble notert:

Endring i rapportering av hendelser (se punkt 3)

JBV ser på bakgrunnen for dette og temaet tas opp på et kontaktmøte (følges ikke opp på neste ledelsesmøte)

Signaltegninger (se punkt 3 b):

JBV må formalisere prinsippene for gjennomgang av slike tegninger slik at det sikres at oppdaterte tegninger kan brukes der hvor arbeid på eksisterende infrastruktur skal igangsettes.

Agenda

Møte mellom Statens jernbanetilsyn og

Tid: 10.01.2006 kl. 12. - 16.00 Sted: Stortorvet

1. Innledning.
2. Saker fra forrige møte (rapport 12-06).
3. JBV redegjør for mål og måloppnåelse, risikobilde, akseptkriterier og viktige risikoforhold.
4. JBV redegjør for eventuelle organisasjonsendringer av betydning for trafiksikkerheten.
5. JBVs sikkerhetsgodkjenning v/JBV og SJT
6. Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner (inklusive leverandørrevisjoner) og ledelsens gjennomgang v/JBV
7. JBV redegjør for status for arbeidet med å revidere sitt oppfølgingsregime for utestående avvik.
8. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner/tilrådninger mot JBV samt info om tilsynsaktiviteter i 2007.
9. SJT orienterer om arbeid med regelverksendringer
10. JBVs behov for tillatelser de kommende 2 år.
11. Eventuelt
12. Oppsummering v/SJT.

Slutt

Vedlegg 2

Deltakere

Jernbaneverket

Steinar Killi, jernbanedirektør

Jon Frøisland, infrastrukturdirektør

Anita Skauge, etatsdirektør utredning

Torkil Eckhoff, juridisk direktør

Arne Habberstad, direktør trafikkdivisjonen

Ove Skovdahl, etatsdirektør sikkerhet og virksomhetsutvikling

Atle W Heskestad, sikkerhets- og kvalitetssjef infrastrukturdivisjonen

Stein O Nes, etatsdirektør etatscontroll

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øystein Ravik, avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, avdelingsdirektør revisjon

Karianne Brønlund, avdelingsdirektør regelverk

Harald R. Sundlo, prosjektleder